Ciudad de México, 06 de marzo de 2025

DIP. MARTHA ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E

El que suscribe diputado **FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA,** integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D incisos a) y b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción II y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, así como el 1, 2 fracción XXI y 5 fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración de este H. Congreso, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A efecto dar debido cumplimiento a lo expuesto en el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se exponen puntualmente los siguientes elementos:

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA;

INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Doc ID: ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDA RESOLVER;

Con el auge de las ciclovías y del intenso congestionamiento vial que se vive en la Ciudad de México, los capitalinos han tenido que virar hacia nuevas tecnologías de movilidad. Así es como las bicicletas eléctricas, los scooters, patinetas y bicimotos han emergido como opciones populares para el transporte urbano. Sin embargo, la implementación y regulación de estos vehículos han dado lugar a controversias entre varios sectores de la población y de la pirámide de movilidad, incluyendo discusiones sobre su uso, seguridad, y la infraestructura necesaria para su integración efectiva en el sistema de transporte capitalino.

En días recientes, la Diputada Brenda Fabiola Ruiz Águilar realizó varias declaraciones en las que menciona la postura de la jefa de Gobierno, Clara Marina Brugada Molina; en ellas menciona la preocupación del gobierno por el uso de bicicletas eléctricas, bicimotos y scooters en la ciudad[1]. Estos medios de transporte han llamado la atención debido a la percepción de seguridad, la competencia con el transporte público y privado, así como la necesidad de crear una infraestructura adecuada que garantice una convivencia segura entre vehículos motorizados y no motorizados.

La discusión sobre estos nuevos medios de transporte urbano viene emparejada a la preocupación de cómo deben de ser regulados y en ese mismo sentido cómo se definen estos vehículos, si como un vehículo motorizado, asistido o no motorizado.

[1] Vid: https://www.elfinanciero.com.mx/cdmx/2025/02/25/clara-brugada-va-contra-las-bicis-electricas-y-scooters-esto-es-lo-que-sabemos/, consultada el 26 de febrero de 2025.

Doc ID: ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68

El planteamiento no es banal, toda vez que de la categorización que se realice de ellos se podrá definir los derechos y responsabilidades que conlleva cada uno. Derivado de lo anterior, a continuación, se destacan 4 puntos relevantes que hay que tener en cuenta para la clasificación de este tipo de vehículos:

Seguridad Vial: Uno de los principales problemas a contemplar cuando hablamos de scooters, bicimotos y bicicletas eléctricas es la seguridad tanto de los usuarios como de otros conductores en la vía. Diversos medios ya han reportado un aumento en accidentes derivado de la poca seguridad con lo que estos vehículos viajan y la velocidad con la que lo hacen. Los propietarios de este tipo de vehículos como recupera "La Silla Rota", no necesitan casco, no requieren licencia para conducir, ni placas y en estas condiciones circulan por carriles confinados[2].

Regulación y Normatividad: Si bien en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial aprobada en 2022[3], ya existe una regulación que clasifica a los vehículos y las especificaciones de velocidad y motor; en la Ciudad de México la falta de armonización de esta regulación ha generado un conflicto y un vacío legal entre usuarios y autoridades. Esto incluye en desconocimiento de restricciones sobre dónde se pueden operar estos vehículos, así como cuestiones de responsabilidad en caso de accidentes.

Infraestructura Insuficiente: La infraestructura vial en la Ciudad de México ha ido evolucionando a tal grado que el avance en la implementación de ciclovías es hoy por hoy una realidad impensable hace 10 años. Sin embargo, la creciente oferta de

[2] Vid: https://lasillarota.com/metropoli/2025/2/7/bicimotos-atropellan-zonas-exclusivas-para-ciclistas-peatones-522200.html, consultada el 26 de febrero de 2025.
[3] Vid: https://lasillarota.com/metropoli/2025/2/7/bicimotos-atropellan-zonas-exclusivas-para-ciclistas-peatones-522200.html, consultada el 26 de febrero de 2025.

Doc ID: ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68

productos diseñados para movilidad urbana, pone sobre la mesa la importancia de saber ubicarlos en el espacio justo para que todos los usuarios de la vía puedan ejercer su derecho sin afectar a los demás. La falta de regulación en esto nos puede llevar a desincentivar el uso de la bicicleta y otros medios de transporte que ayudan a despresurizar el tránsito en la ciudad, es importante mencionar que según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la inactividad física es uno de los principales factores de riesgo para la salud a nivel global, contribuyendo a enfermedades cardiovasculares, diabetes tipo 2 y ciertos tipos de cáncer (OMS, 2021)[4]. Al adoptar la bicicleta como medio de transporte del día a día, las personas incorporan actividad física en su vida cotidiana, lo que contribuye a reducir estos riesgos y con ello a la larga, a despresurizar el sistema de salud pública y el transporte público. Es por ello que resulta fundamental que los nuevos medios de transporte no disminuyan los éxitos logrados en esta materia.

III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO;

En la presente iniciativa, no se configura formalmente una problemática desde la perspectiva de género.

IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN;

Como se mencionó anteriormente, la proliferación de nuevos vehículos eléctricos de diversas categorías ha planteado la necesidad de clasificar estos medios de transporte para una regulación más efectiva en la Ciudad de México. Actualmente, la normativa sobre vehículos no motorizados se ha prestado a confusión derivado

[4] Vid: https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/cardiovascular-diseases-(cvds), Consultada el 17 de octubre de 2024.

Doc ID: ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68

de que no hay un parámetro concreto para definirlos, lo cual nos ha llevado a un vacío legal en el que pueden operar sin ninguna restricción independientemente de las características con las que cuentan, siendo estas últimas las que ponen en riesgo a otros usuarios de la vía que no cuentan con especificaciones mayores.

Esta discusión sobre la clasificación de los vehículos no motorizados no es nueva, a nivel internacional ya existen varios países en los cuales la integración de este tipo de vehículos a la movilidad de sus ciudades ha traído una intensa discusión de cómo clasificarlos y en qué espacios permitirles la circulación. En Europa por ejemplo, la discusión sobre las bicicletas *Pedelec* ha traído mucha luz a este debate. Estas bicicletas eléctricas asistidas por pedales están equipadas con un sistema de asistencia al pedal que tienen un motor que se pone en marcha cuando se activa el pedal y es capaz de ayudar al ciclista a conducir la bicicleta eléctrica, adicionalmente a ello esta bicicleta tiene una potencia de 250 vatios lo que representa un límite de velocidad de 25 km/h, de esta forma este tipo de bicicleta no requiere ningún tipo de seguro ni impuesto de circulación[5]. A diferencia de las bicicletas *Speed Pedelec,* Las cuales por la velocidad que pueden alcanzar sí requieren el uso de casco, carnet de conducir, impuesto y seguro, las *Pedelec* no requieren ninguno de los supuestos anteriores, lo anterior debido a que no alcanzan una velocidad muy alta y al mecanismo de pedaleo asistido.

Concretamente en Alemania la asistencia máxima del motor para que una bicicleta sea considerada eléctrica, es de 25 km/h. A esta velocidad se entiende que funciona como una bicicleta normal cuando alcanza la velocidad máxima de asistencia de pedaleo y con ello no pone en riesgo mortal a otros usuarios de la vía. Países Bajos

[5] Vid: https://emove360.com/es/blogs/news/e-bike-laws-across-europe?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=es&_x_tr_hl=es&_x_tr_pto=sge, consultada el 26 de febrero de 2025

Doc ID: ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68

es otra nación en la cual la bicicleta eléctrica estándar no puede alcanzar velocidades mayores a 25 km/h, en este país en particular no es obligatorio para los ciclistas de bicicletas eléctricas el uso de casco. Existen casos como los de Francia, Polonia e Italia en donde si bien, también se clasifican a las bicicletas eléctricas como aquellas que no alcanzan una velocidad superior a los 25 km/h, existen productos en el mercado los cuales si llegan a superar estas velocidades para ello en sus legislaciones se han clasificado como ciclomotores los cuales tienen un parámetro de entre 25 km/h a 45 km/h[6].

Como podemos ver en los ejemplos anteriormente mencionados, los vehículos que circulan a velocidades inferiores a 25 km/h, como bicicletas eléctricas y scooters, tienen un impacto menor en la seguridad vial. Estos vehículos tienden a ser más maniobrables y a causar menos daño en caso de colisiones, tanto a sus conductores como a peatones y otros vehículos. Al promover una clasificación que distinga entre distintos rangos de velocidad, se podría implementar una normativa más adecuada para la seguridad de todos los usuarios de la vía. Es importante mencionar que la clasificación de los vehículos que operan a velocidades menores a 25 km/h como no motorizados ayudaría a fomentar el uso de alternativas de movilidad más sostenibles. Estos vehículos eléctricos suelen tener menos emisiones de carbono y, al estar categorizados como no motorizados, recibirían un tratamiento regulatorio más favorable. Es importante mencionar que reducir la dependencia de vehículos motorizados más contaminantes, contribuye a la mejora de la calidad del aire y a la lucha contra el cambio climático por lo que la clasificación que hagamos de estos vehículos también tiene que sentarse en el impacto ambiental que estamos generando al permitir la circulación de vehículos eléctricos.

[6] Ibid.

Doc ID: ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68

Es importante volver a mencionar qué la clasificación de vehículos basados en su velocidad ya está contemplada en la Ley General de la materia en la cual los legisladores federales se encargaron de establecer los lineamientos velocidades y capacidades de motor que diferencian a un vehículo motorizado de uno no motorizado. Esta clasificación es relevante toda vez que establece una diferencia sustancial entre lo que entendemos por una bicicleta eléctrica, patineta o scooter con respecto a una bicimoto siendo esta última uno de los mejores ejemplos de vehículos motorizados que intentan pasar como bicicletas. Es importante mencionar que la presente iniciativa no busca limitar el uso de nuevos modos de transporte en la ciudad, al contrario lo que se busca es que las bicicletas eléctricas y scooters se integren más fácilmente en el sistema de transporte urbano, se incentive su uso responsable por parte de la población. La identificación de estos vehículos debe ir acompañada de campañas de educación vial que empoderen a los usuarios sobre las normas y responsabilidades relacionadas con el uso de estos medios alternativos.

Por todo lo anterior la presente iniciativa tiene el objeto de generar una clasificación más puntual respecto de lo que entendemos como un vehículo motorizado y un vehículo no motorizado con lo cual podamos generar un impacto positivo con el ciclista, protegiendo su ruta, la vía en la que circula, así como a los peatones. Y por otro lado establecer puntualmente qué vehículos se consideran motorizados como las bici motos, los cuales están lejos de ser considerados un vehículo no motorizado. Con una clasificación puntual en la que establezcamos límites de velocidad y especificaciones del motor podemos generar armonía en el espacio público para su circulación y al mismo tiempo que se adapten las medidas de seguridad necesarias para cada usuario de cada tipo de vehículo. Recordando en todo momento que este ejercicio ya se realizó puntualmente en la legislación federal y que sigue siendo un

Doc ID: ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68

pendiente en el Congreso de la Ciudad de México por lo cual este instrumento legislativo busca abonar en la armonización de estas legislaciones y al mismo tiempo impactar de manera positiva en la forma en la que integramos a la movilidad de la ciudad a estos nuevos vehículos.

V. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD;

PRIMERO. Que de conformidad con el artículo 4 párrafo décimo séptimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

Artículo 4. …

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

SEGUNDO. De conformidad con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en su artículo 4 fracción IX, la administración pública federal y de las entidades federativas deben promover una movilidad activa la cual se define como:

Artículo 4. …

IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

TERCERO. Que de conformidad con el artículo 30, numeral 1, inciso B) de la Constitución Política de la Ciudad de México; es facultad de los diputados del Congreso de la Ciudad de México, el iniciar leyes o decretos

Doc ID: ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68

CUARTO. De conformidad con el artículo 12, fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, los diputados del Congreso de la Ciudad de México tienen la facultad de iniciar leyes o decretos.

QUINTO. Que los artículos 5 fracción I y 95 fracción II ambos del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establecen la facultad y derecho de los Diputados del Congreso de la Ciudad de México para ingresar iniciativas.

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO;

INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO ORDENAMIENTOS A MODIFICAR;

VII. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO.

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO NORMATIVO VIGENTE	**TEXTO NORMATIVO PROPUESTO**
Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-LII. … LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por	Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-LII. … **LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1**

Doc ID: ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68

su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;	**KW (1.34HP), cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos o que alcance velocidades superiores a los veinticinco kilómetros por hora. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies que no sean exclusivas para peatones y/o ciclistas;**
Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CI. … CII. Vehículo: Todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes;	Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CI. … **CII. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;**
Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CII. … CIII. Vehículo motorizado: Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica, o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad;	Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CII. … **CIII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;**

Doc ID: ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68

Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CIII. … CIV. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.	Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I.-CIII. … **CIV. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora.**

VIII. TEXTO DEL PROYECTO DE DECRETO

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración del Pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México la siguiente**: INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES LIII, CII, CIII Y CIV AL ARTÍCULO 9 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS.**

ÚNICO. - Se **REFORMAN** las fracciones LIII, CII, CIII y CIV al artículo 9 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

I. LII. …

LIII. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión

Doc ID: ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68

interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos o que alcance velocidades superiores a los veinticinco kilómetros por hora. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies que no sean exclusivas para peatones y/o ciclistas;…

LIV. – CI. …

CII. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

CIII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

CIV. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora.

CV. – CVI. …

TRANSITORIOS

PRIMERO. - El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

SEGUNDO.- Remítase al titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Doc ID: ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68

TERCERO.- La Secretaría de Movilidad emitirá las modificaciones y adecuaciones que se consideren pertinentes al Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en un plazo no mayor a 90 días naturales, a partir de la publicación del presente decreto para los efectos legales conducentes.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 06 días del mes de marzo de 2025.

ATENTAMENTE

Federico Chávez Semerena

DIP. FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA

Doc ID: ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68

Título	INI VEHICULOS
Nombre de archivo	INI_VEHICULOS_MOTORIZADOS.pdf
Identificación del documento	ff4c31e528badd12bcce559e4ddf81995b0fea68
Formato de fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	Firmado

Historial del documento

ENVIADO

03 / 04 / 2025
18:12:00 UTC

Enviado para su firma a federico chavez (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx) por federico.chavez@congresocdmx.gob.mx
IP: 187.170.154.53

VISUALIZADO

03 / 04 / 2025
18:12:12 UTC

Visualizado por federico chavez (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx)
IP: 187.170.154.53

FIRMADO

03 / 04 / 2025
18:12:25 UTC

Firmado por federico chavez (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx)
IP: 187.170.154.53

COMPLETADO

03 / 04 / 2025
18:12:25 UTC

El documento se ha completado.