



DIP. MARTHA SOLEDAD AVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E

OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS, Diputada Local integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción III, 122, apartado A, base II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D, inciso a), 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 4, fracción XXI y 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como los artículos 1, 2, fracción XXI, 5, fracción I, 82, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este H. Órgano Parlamentario la presente, **“INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS QUE BRINDAN LOS MOTOTAXIS”**, en los siguientes términos:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

De acuerdo con datos del Censo de Población y Vivienda del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), la Ciudad de México tiene una población de 9,209,944 habitantes, no obstante si tomamos en cuenta la Zona Metropolitana de Ciudad de México, que es el área



metropolitana formada por la Ciudad de México, 59 municipios del estado de México y un municipio del estado de Hidalgo, se calcula que esta zona cuenta con una población de alrededor de 22 millones de habitantes.

En este contexto, la metrópoli tiene retos enormes que enfrentar como su expansión acelerada y desordenada, la transición demográfica, una alta demanda de vivienda, la escasez de agua, la movilidad, la mitigación de los efectos del cambio climático, el fenómeno de la gentrificación, entre otros problemas, que acentúa el rezago social de los que menos tienen.

Precisamente para atender el problema de movilidad de algunas zonas de la capital, ha surgido una modalidad en el servicio de transporte público de pasajeros conocido popularmente como moto taxis, que son un medio de transporte público que se ha ido incrementando en las últimas décadas en distintas partes del mundo y la Ciudad de México no ha sido la excepción, pues en alcaldías como Iztapalapa, Tláhuac y Gustavo A. Madero, miles de personas usan de manera cotidiana este medio para trasladarse a sus destinos, debido a que constituyen una alternativa para enfrentar los problemas que genera el tráfico en algunas partes de la capital, por ser una motocicleta la que hace los traslados.

Sin embargo, este medio de transporte que se ha vuelto muy popular en algunas alcaldías de la capital y que lleva algunas décadas operando no se encuentra regulado en la legislación local de la materia. Aunque en los hechos los mototaxis operen jurídicamente no existen al no estar contemplada esta figura en la Ley de Movilidad.



Es esta tesitura, debemos considerar que la Constitución Política de la Ciudad de México, en su Título Segundo, denominado Carta de Derechos Humanos, el Capítulo I, De las Normas y Garantías de los Derechos Humanos, establece una serie de principios rectores de los derechos humanos, entre ellos, señala que en la aplicación e interpretación de las normas de derechos humanos prevalecerá el principio pro persona, desde un enfoque transversal de los derechos humanos se atenderán la sustentabilidad.

Por su parte, el Capítulo II, del Título Segundo de nuestra constitución local establece los derechos y libertades para la Ciudad de México y, en lo tocante a la presente iniciativa, en su artículo 12 instituye el Derecho a la Ciudad, que se reconoce como un derecho colectivo que garantiza el ejercicio pleno de los derechos humanos, la función social de la ciudad, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía.

Sin duda este derecho constituye una de las más grandes aspiraciones de nuestra constitución, que implica consolidar un sistema de planeación del desarrollo que permita atender de forma adecuada los grandes problemas de la capital, como el que representa la movilidad, la cual es un derecho que reconoce en su artículo 13, apartado E.

En este precepto legal se estipula que “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad...” y para que este derecho pueda ser garantizado, es indispensable incorporar a la Ley de Movilidad de la Ciudad



de México a los Mototaxis, con el propósito de que la autoridad competente pueda verificar que el servicio público de transporte que brindan cumpla cabalmente con esas condiciones.

Asimismo, el Título Tercero, denominado Desarrollo Sustentable de la Ciudad establece el derecho al desarrollo a través de la planeación democrática, basada en los instrumentos de planeación que establece. Así mismo, respecto al derecho a la movilidad, en su artículo 16, relativo al Ordenamiento Territorial, en el apartado H, se señala que la Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte y que, se dará prioridad y preferencia en la movilidad a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a personas usuarias del transporte público de pasajeros.

En tal sentido, considerando que los mototaxis brindan un servicio público de transporte de pasajeros, podemos afirmar que es indispensable promover su reglamentación mediante su incorporación a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA.

“INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS QUE BRINDAN LOS MOTOTAXIS”



II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER.

En el Sexto Informe de la pasada administración del Gobierno de la Ciudad de México, el Jefe de Gobierno hizo hincapié en los esfuerzos institucionales para mejorar la movilidad a través de obras en el Sistema de Transporte Colectivo Metro y Cablebus, es decir, la política institucional se ha basado en fortalecer el sistema de transporte público; sin embargo, para atender el problema de movilidad que enfrentan muchas colonias, sobre todo de la periferia, han surgido alternativas de traslado como los llamados mototaxis.

Estos mototaxis son motocicletas adaptadas, es decir, son vehículos ligeros, compactos, que se mueven con mayor rapidez en zonas conflictuadas por el tráfico, es por ello por lo que ha tenido una muy buena aceptación por muchas personas que buscan recorrer trayectos en menos tiempo del que se llevarían si se trasladan en alguno de los medios de transporte público convencionales.

Sin embargo, este modelo de servicio público de transporte individual de pasajeros de Mototaxi y Golfitaxi transporte público no se encuentra regulado en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, por lo que se encuentra en el limbo jurídico, es decir, nos encontramos frente a la ausencia de una norma jurídica que regule y reglamente un hecho concreto.

El hecho de que este medio de transporte no se encuentre regulado por la ley de la materia genera inseguridad jurídica tanto para usuarios como para



conductores y/o propietarios y, al no existir normas jurídicas vigentes que puedan garantizar la calidad del servicio, tampoco se puede garantizar la seguridad a los usuarios de mototaxis.

Ahora bien, en el Sexto Informe de Gobierno de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, 2019 – 2024, se informó los que a continuación se transcribe para pronta referencia:

“ (...)

Por otro lado, para la movilidad de último tramo en el resto de las alcaldías se efectuó la primera etapa de la Estrategia de Diagnóstico del Servicio de Transporte de Pasajeros Público de Ciclotaxi, Mototaxi y Golfitaxi en la Ciudad de México mediante el cual se realizó el Sistema del Censo de Movilidad de Barrio de manera digital a partir del 28 de octubre del ejercicio 2020 y finalizó el 28 de abril de 2021, la cual arrojó la información siguiente: un total de 8,291 unidades; 7,106 propietarios de estos modos de servicio; 7,507 operadores en 171 organizaciones identificadas por nombre y número de organizaciones, propietarios de unidades, operadores y así como el total de unidades en servicio.

El 3 de marzo de 2022, se realizó la Segunda etapa de la Estrategia de Diagnóstico del Servicio de Transporte de Pasajeros Público de Ciclotaxi, Mototaxi y Golfitaxi en la Ciudad de México, de manera presencial para realizar el registro de propietarios, operadores, así como las unidades dedicadas a proporcionar este modo de servicio en las alcaldías Tláhuac, Iztapalapa, Venustiano Carranza, Azcapotzalco y Gustavo A. Madero, misma que culminó el día 1 de abril de 2024; durante este período se logró concluir el registró de 12,413 unidades; 10,137 propietarios de unidades; 12,413 operadores adheridos en 171 organizaciones, reflejando un incremento en el número de registros consolidados. Como conclusión se señalan las siguientes observaciones:



- Tláhuac, Iztapalapa, Venustiano Carranza, Azcapotzalco y Gustavo A. Madero son las alcaldías con mayor presencia de mototaxis
- Los ciclotaxis y bicitaxis proliferan en las alcaldías de Xochimilco, Iztapalapa, Tláhuac y Azcapotzalco
- En menor escala de servicio los "Golfitaxis" transitan en la alcaldía Tláhuac

Al cierre de la presente administración, gracias a las acciones descritas para la mejora de la Prestación de Servicio de Transporte Concesionado en sus modalidades Público e Individual, se concluye con las siguientes cifras de unidades activas que prestan servicio de manera regular en la Ciudad de México:

- 109,956 concesiones de Taxi
- 256 Ciclotaxis Registrados Activos
- 9,325 Mototaxis Registrados Activos
- 2,153 Bicitaxis Registrados Activos
- 935 Golfitaxis Registrados Activos
- 13,830 Unidades de Ruta Activas
- 2,010 Unidades de Corredor Activas
- 25 Corredores Activos
- 4 Servicios Zonales Activos (...).¹

De acuerdo con la cifra de unidades activas que prestan servicio de manera regular en la Ciudad de México, proporcionadas por la Secretaría de Movilidad se desprenden que la cantidad de Mototaxis supera con mucho la cantidad de Ciclotaxis, lo cual se deriva del hecho de que los segundos surgen para dar servicio en el primer cuadro de la Ciudad de México antes que los Mototaxis, razón por la cual fueron incorporados a la legislación local.

¹ Sexto Informe de Gobierno de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, 2019 – 2024 pp 84 y 85



Es evidente que este medio de transporte ha venido creciendo en los últimos años, pero es muy importante señalar que, si bien puede ser una alternativa para la movilidad barrial, hemos recibido múltiples denuncias de vecinos, en particular de la alcaldía Iztapalapa que recorro de manera cotidiana, que señalan que los mototaxis infringen las normas de vialidad, que circulan en sentido contrario, que se suben a las banquetas, que circular por el circuito bicentenario (Río Churubusco) que han provocado accidentes y no cuentan con seguro de responsabilidad civil, que hay operadores que los manejan en notorio estado de ebriedad o bajo los efectos de alguna droga, sin que ninguna autoridad pueda atender esta problemática.

En este contexto, consideramos que es necesario incorporar a los mototaxis como una figura regulada en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, es por ello por lo que la presente iniciativa pretende reconocer formalmente a los mototaxis como una modalidad más de prestadores del servicio público de transporte individual de pasajeros, exclusivamente para favorecer la movilidad de barrio.

III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO.

NO APLICA

IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTEN

En el marco constitucional federal y local se reconoce a la movilidad como un derecho de las personas que deben ejercer en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



El transporte público es un servicio que corresponde al estado brindar, el cual puede ser concesionado en los términos y bajo las condiciones que establecen los ordenamientos jurídicos de carácter federal y local; por lo tanto, todo particular que brinde este servicio público debe ajustarse a la normatividad respectiva; sin embargo, en el caso que nos ocupa que son los moto taxis, esto no se puede realizar debido a que ni siquiera se encuentra considerados en la legislación local en materia de movilidad.

Es por lo anterior, que consideramos procedente dar forma jurídica a un medio de transporte que se ha popularizado en algunas zonas, principalmente en la periferia de la ciudad, y que se ha desarrollado como una alternativa de movilidad barrial, lo cual sólo se logrará si se incorpora como tal la figura jurídica de la moto taxi en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

De esta forma los operadores de moto taxis deberán realizar los trámites correspondientes para obtener el permiso que deberá otorgar la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, una vez que hayan cumplido con los requisitos de ley.

En el mismo sentido, consideramos que al incorporar a los moto taxis en la Ley de Movilidad se favorece el fortalecimiento de un modelo de transporte de pasajeros de carácter barrial que a su vez contribuye a atender la compleja problemática relacionada con la movilidad.

Además, si se considera que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México reporta que ha identificado a través de los censos de movilidad barrial que en la ciudad operan más de 9 mil moto taxis, pero seguramente la cifra es mayor, debido a que no todos acudieron al llamado de la



autoridad de registrarse en estos censos. Como sea, estamos hablando de una cantidad importante de vehículos que brindan el servicio público de transporte de pasajeros, que operan al margen de la ley.

En el mismo sentido debemos considerar que el uso de vehículos de motor, tanto públicos como privados, ha experimentado un crecimiento exponencial durante los últimos años en México. El INEGI, en su Estadística de Vehículos de Motor Registrados en Circulación, señala que en 1980 había un total de 5,758,330 vehículos registrados, de los cuales, el 5 por ciento eran motocicletas. Para 1995 se presenta un cambio en los porcentajes y un aumento de más del doble de vehículos en circulación, siendo un total de 11,317,646 vehículos registrados, de éstos, el 66 por ciento eran automóviles y el 1 por ciento motocicletas; es decir, el uso de éstas fue a la baja. Para 2012 el uso de motocicletas volvió a alcanzar el 5 por ciento del total de vehículos en circulación, que ascendía a 34,875,837, es decir, un 308 por ciento mayor que en 1995. A partir de 2012 el parque vehicular del rubro motocicletas ha ido aumentando, tanto que, para 2021, de 53,115,396 vehículos registrados en circulación, 5,939,262 son motocicletas, representando el 11 por ciento del total de los mismos.

La relación entre el uso de la motocicleta como medio de transporte para personas y familias y las condiciones de pobreza y vulnerabilidad van de la mano. La ONU en la Resolución 74/299, señala que:

[...] las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico son también una cuestión de equidad social, ya que los pobres y los vulnerables son también con mayor frecuencia los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, a saber, peatones, ciclistas, usuarios de vehículos motorizados de



dos y tres ruedas y pasajeros de medios de transporte público peligrosos, que se ven afectados y expuestos de manera desproporcionada a riesgos y accidentes de tráfico [...]

Es situación soporta la urgencia de regular la prestación de servicios en moto taxis con el propósito de aumentar la seguridad de las personas usuarias de este servicio.

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

FUNDAMENTO LEGAL. La presente iniciativa se realiza con fundamento en lo establecido en los artículos 29, apartado D, inciso a) y 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como, 5, fracción I, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, los cuales establecen la facultad de las y los diputados de ingresar iniciativas de leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso, las cuales deben cumplir con la fundamentación y motivación que dicha normativa exige.

FUNDAMENTO SOBRE CONSTITUCIONALIDAD. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en su artículo cuarto, párrafo vigésimo primero que: "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad."



A su vez, la carta magna en su artículo 28, párrafo décimo primero, señala que: “El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público.”

Por su parte, la Constitución Política de la Ciudad de México establece lo siguiente:

Artículo 12
Derecho a la Ciudad

1. La Ciudad de México garantiza el derecho a la ciudad que consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente.

2. El derecho a la ciudad es un derecho colectivo que garantiza el ejercicio pleno de los derechos humanos, la función social de la ciudad, su gestión democrática y asegura la justicia territorial, la inclusión social y la distribución equitativa de bienes públicos con la participación de la ciudadanía.

Artículo 13
Ciudad habitable

(...)

E. Derecho a la movilidad



1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

Artículo 16

Ordenamiento territorial

(...)

H. Movilidad y accesibilidad

1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

(...)

4. Corresponde al Gobierno de la Ciudad autorizar y regular la prestación de servicios públicos de transporte de personas por particulares y las tarifas correspondientes, en los términos que establezca la ley.

Por las razones y fundamentos legales expuestos anteriormente se colige que la presente iniciativa se ajusta plenamente con lo que dispone tanto la



Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como la Constitución Política de la Ciudad de México.

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

“INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MEXICO, EN MATERIA DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS QUE BRINDAN LOS MOTOTAXIS”

VII. ORDENAMIENTO A MODIFICAR

1. LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Cuadro comparativo de la legislación actual con la propuesta de reforma de la presente iniciativa.

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: (...)	Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: (...)



<p>padrón actualizado con todos los datos que se determinen en el reglamento correspondiente;</p> <p>Artículo 17.- Son obligaciones de las Alcaldías en materia de servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxis:</p> <p>I. Emitir opinión previa para la autorización que expida la Secretaría a los permisionarios del servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxis, dentro de su demarcación; y</p> <p>II. Contribuir con todas aquellas acciones de la Secretaría tendientes a que el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis, además de prestarse con eficacia y eficiencia, garanticen la seguridad de los usuarios y los derechos de los permisionarios.</p> <p>Artículo 56.- El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en:</p>	<p>pueden circular estos vehículos; otorgar los permisos correspondientes a los prestadores deservicio; así como, mantener un padrón actualizado con todos los datos que se determinen en el reglamento correspondiente;</p> <p>Artículo 17.- Son obligaciones de las Alcaldías en materia de servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxis:</p> <p>I. Emitir opinión previa para la autorización que expida la Secretaría a los permisionarios del servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxis y moto taxis, dentro de su demarcación; y</p> <p>II. Contribuir con todas aquellas acciones de la Secretaría tendientes a que el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis y moto taxis, además de prestarse con eficacia y eficiencia, garanticen la seguridad de los usuarios y los derechos de los permisionarios.</p> <p>Artículo 56.- El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en:</p>
---	---



<p>I. Público:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Masivo;b) Colectivo;c) Individual y;d) Ciclo taxis. <p>Artículo 59.- Los servicios de transporte de motocicleta podrán prestarse en todas sus modalidades exceptuando el transporte público de pasajeros.</p> <p>Artículo 76.- El servicio de transporte público de pasajeros en ciclo taxis deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte destinado al traslado de usuarios o pasajeros, a través de recorridos previamente convenidos entre el usuario y el operador en las vialidades autorizadas; este servicio será operado por permisionarios</p>	<p>I. Público:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Masivo;b) Colectivo;c) Individual;d) Ciclo taxis y;e) Moto taxis. <p>Artículo 59.- Los servicios de transporte de motocicleta, que se refiere la fracción LIV BIS, del artículo 9 de esta ley, podrán prestarse en todas sus modalidades exceptuando el transporte público de pasajeros.</p> <p>Artículo 76.- El servicio de transporte público de pasajeros en ciclo taxis y moto taxis deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte destinado al traslado de usuarios o pasajeros, a fin de fortalecer la movilidad barrial, a través de recorridos previamente convenidos entre el usuario y el operador en las vialidades autorizadas; este servicio será</p>
---	---



<p>debidamente registrados e identificados por la Secretaría.</p> <p>Artículo 123.- Los interesados en prestar el servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxi, deberán contar con un permiso expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y el pago de derechos correspondientes. Los permisos determinarán los horarios, tarifas, zonas y vialidades por donde circularán estos vehículos y su vigencia no podrá ser mayor a tres años.</p> <p>Artículo 124.- Los prestadores del servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxis, deberán cumplir con lo dispuesto por esta Ley y sus reglamentos. Por tal motivo, dichos prestadores sólo podrán circular en las vialidades secundarias señaladas y definidas por la Secretaría.</p> <p>Artículo 126.- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclo taxis, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:</p>	<p>operado por permisionarios debidamente registrados e identificados por la Secretaría.</p> <p>Artículo 123.- Los interesados en prestar el servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxi y moto taxi, deberán contar con un permiso expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y el pago de derechos correspondientes. Los permisos determinarán los horarios, tarifas, zonas y vialidades por donde circularán estos vehículos y su vigencia no podrá ser mayor a tres años.</p> <p>Artículo 124.- Los prestadores del servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxis y moto taxi, deberán cumplir con lo dispuesto por esta Ley y sus reglamentos. Por tal motivo, dichos prestadores sólo podrán circular en las vialidades secundarias señaladas y definidas por la Secretaría.</p> <p>Artículo 126.- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclo taxis y moto taxis, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:</p> <p>(...)</p>
---	---



<p>(...)</p> <p>Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis:</p> <p>(...)</p> <p>Artículo 137. - El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros:</p> <p>(...)</p> <p>IV. De permisos de transporte privado, mercantil, ciclo taxis;</p>	<p>Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis y mototaxis:</p> <p>(...)</p> <p>Artículo 137. - El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros:</p> <p>(...)</p> <p>IV. De permisos de transporte privado, mercantil, ciclo taxis y moto taxis;</p>
--	--

TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO



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

(...)

LIV BIS. Moto taxi: 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, cuyo propósito es brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para el conductor y pasajeros, que podrá contar con remolque y que presta servicio y circula exclusivamente en las zonas y vialidades autorizadas por la Secretaría para tal efecto.

Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

(...)

XLV. Planear, ordenar, regular, inspeccionar, vigilar, supervisar y controlar el servicio de transporte **público** de pasajeros en **ciclotaxis y moto taxis**; elaborar o aprobar los estudios técnicos y de necesidades de esta modalidad de servicio; expedir el manual técnico del vehículo tipo autorizado para la Ciudad; **determinar las zona y vialidades en que este servicio y pueden circular estos vehículos**; otorgar los permisos correspondientes a los prestadores de servicio; así como, mantener un padrón actualizado con todos los datos que se determinen en el reglamento correspondiente;

Artículo 17.- Son obligaciones de las Alcaldías en materia de servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxis:



-
- I. Emitir opinión previa para la autorización que expida la Secretaría a los permisionarios del servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxis **y moto taxis**, dentro de su demarcación; y
 - II. Contribuir con todas aquellas acciones de la Secretaría tendientes a que el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis **y moto taxis**, además de prestarse con eficacia y eficiencia, garanticen la seguridad de los usuarios y los derechos de los permisionarios.

Artículo 56.- El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en:

I. Público:

- a) Masivo;
- b) Colectivo;
- c) Individual;
- d) Ciclo taxis **y**;
- e) Moto taxis.**

Artículo 76.- El servicio de transporte público de pasajeros en ciclo taxis **y moto taxis** deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte destinado al traslado de usuarios o pasajeros, **a fin de fortalecer la movilidad barrial**, a través de recorridos previamente convenidos entre el usuario y el operador en las vialidades autorizadas; este servicio será operado por permisionarios debidamente registrados e identificados por la Secretaría.

Artículo 123.- Los interesados en prestar el servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxi **y moto taxi**, deberán contar con un permiso expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y el pago de derechos correspondientes. Los permisos determinarán los horarios, tarifas, zonas y vialidades por donde circularán estos vehículos y su vigencia no podrá ser mayor a tres años.

Artículo 124.- Los prestadores del servicio de transporte de pasajeros en ciclo taxis **y moto taxi**, deberán cumplir con lo dispuesto por esta Ley y sus reglamentos. Por tal motivo, dichos prestadores sólo podrán circular en las vialidades secundarias señaladas y definidas por la Secretaría.



Artículo 126.- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclo taxis **y moto taxis**, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos:

(...)

Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis **y mototaxis**:

(...)

Artículo 137. - El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros:

(...)

IV. De permisos de transporte privado, mercantil, ciclo taxis **y moto taxis**;

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese el presente Decreto en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. La Jefatura de Gobierno contará con un plazo de hasta 60 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para adecuar el Reglamento, los Lineamientos y demás disposiciones de carácter



administrativo en materia de servicio público de transporte de pasajeros en moto taxis, previendo en dichos instrumentos las sanciones que derivadas del incumplimiento de lo dispuesto por este Decreto correspondan.

CUARTO. Los operadores y/o propietarios de moto taxis contarán con un plazo de hasta 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto para tramitar el respectivo permiso para la prestación del servicio.

QUINTO. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Palacio Legislativo de Donceles, Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a los once días del mes de marzo de dos mil veinticinco.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Olivia Garza de los Santos", written in a cursive style.

DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS

Título	MOTO TAXIS
Nombre de archivo	LEY_DE_MOVILIDAD_MOTOTAXIS__1_.docx
Id. del documento	3ed476e31f74228b5108b51ffd73b08a897a663d
Formato de la fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	03 / 24 / 2025 17:41:27 UTC	Enviado para firmar a Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) por olivia.garza@congresocdmx.gob.mx. IP: 189.146.245.45
 VISTO	03 / 24 / 2025 17:41:33 UTC	Visto por Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.245.45
 FIRMADO	03 / 24 / 2025 17:42:05 UTC	Firmado por Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.245.45
 COMPLETADO	03 / 24 / 2025 17:42:05 UTC	Se completó el documento.