



III LEGISLATURA

morena



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE REGULACIÓN, AUTORIZACIÓN, Y OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE MOTOTAXIS

DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
P R E S E N T E.

Quien suscribe **Dip. Miguel Ángel Macedo Escartín**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA en el Congreso de la Ciudad de México III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica; y 5, fracción I, 95, fracción II y 96 del Reglamento del Congreso, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE REGULACIÓN, AUTORIZACIÓN Y OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE MOTOTAXIS**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER

La Ciudad de México enfrenta una realidad de movilidad compleja y heterogénea, particularmente en zonas periféricas, de baja cobertura del transporte público estructurado y con altos niveles de dispersión territorial. En estos contextos, han surgido modalidades de transporte no previstas expresamente en el marco jurídico vigente, entre ellas el servicio conocido comúnmente como mototaxi, el cual opera de facto como medio de traslado cotidiano para miles de personas.

No obstante, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México no contempla una definición legal ni una clasificación normativa específica para dicha modalidad. Esta omisión ha generado un vacío jurídico que coloca tanto a las personas usuarias



como a quienes prestan el servicio en una situación de incertidumbre legal, impidiendo a la autoridad establecer reglas claras en materia de seguridad vial, condiciones técnicas de los vehículos, seguros, capacitación de operadores, tarifas y ámbitos de operación.

La inexistencia de una definición legal ha obligado a la autoridad administrativa a abordar el fenómeno exclusivamente desde una lógica sancionatoria, mediante operativos y medidas de retiro de unidades, sin contar con instrumentos normativos que permitan regular, ordenar o evaluar técnicamente esta modalidad de transporte. Ello no solo limita la capacidad del Estado para garantizar condiciones mínimas de seguridad y protección a las personas usuarias, sino que profundiza la informalidad, la discrecionalidad administrativa y los conflictos sociales en diversas demarcaciones territoriales.

Adicionalmente, este vacío normativo dificulta la armonización de la legislación local con los principios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, particularmente aquellos relacionados con el enfoque de sistema seguro, jerarquía de la movilidad, accesibilidad, equidad territorial y seguridad de las personas usuarias. Al no reconocer ni definir esta modalidad, la legislación local carece de herramientas para integrar, evaluar o, en su caso, delimitar su función dentro del sistema de movilidad urbana.

La ausencia de una definición legal tampoco permite diferenciar con claridad al mototaxi de otras figuras como la motocicleta de uso particular, el reparto de mercancías o los servicios prestados mediante plataformas digitales, lo que genera ambigüedad regulatoria y dificulta la correcta aplicación de la ley.

En consecuencia, el problema a resolver conduce a una disyuntiva estructural: mantener una modalidad que opera en la realidad sin regulación alguna, o dotar al marco jurídico de una definición clara y técnica que permita al Estado regularla, limitarla, supervisarla o, en su caso, reordenarla, siempre bajo criterios de seguridad vial, interés público y protección de las personas.

Por ello, se estima indispensable incorporar en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México una definición expresa de mototaxi, como primer paso para cerrar el vacío normativo existente y habilitar un marco de actuación institucional que permita transitar de la informalidad y la prohibición implícita, hacia un ordenamiento jurídico claro, gradual y con enfoque de derechos y seguridad vial.



II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La movilidad en la Ciudad de México presenta brechas estructurales de género que se manifiestan tanto en el acceso al transporte como en las condiciones de seguridad, asequibilidad y cuidado durante los desplazamientos cotidianos. Diversos diagnósticos han demostrado que las mujeres realizan viajes más complejos, fragmentados y vinculados a labores de cuidado, lo que incrementa su dependencia de modalidades de transporte de proximidad, especialmente en zonas con cobertura limitada del transporte público formal.

En este contexto, la modalidad conocida como mototaxi ha adquirido presencia como medio de traslado cotidiano para mujeres, niñas y personas cuidadoras, particularmente en trayectos de corta distancia, acceso a centros escolares, servicios de salud y conexiones con sistemas de transporte masivo. Sin embargo, la ausencia de una definición legal y de un marco regulatorio específico coloca a estas personas usuarias en una situación de vulnerabilidad diferenciada, al no existir reglas mínimas de operación, seguridad ni mecanismos institucionales de protección.

Desde una perspectiva de género, la falta de regulación implica que no se establezcan estándares obligatorios en materia de:

- Condiciones de seguridad del vehículo y del trayecto;
- Identificación y certificación de personas operadoras;
- Protocolos de prevención, atención y sanción de violencia, acoso o abuso;
- Cobertura de seguros que protejan a pasajeras y terceros;
- Medidas de accesibilidad y trato digno.

Esta omisión normativa profundiza la exposición de las mujeres a riesgos específicos, tales como el acoso sexual, la violencia simbólica o física, y la indefensión ante accidentes o conflictos durante el servicio, al carecer de mecanismos claros de denuncia, seguimiento o responsabilidad administrativa.

Asimismo, la inexistencia de una definición legal impide que la autoridad incorpore criterios de género en la planeación, supervisión y evaluación de esta modalidad de transporte. Ello obstaculiza el diseño de políticas públicas orientadas a garantizar trayectos seguros, confiables y libres de violencia, y limita la posibilidad de recopilar



información desagregada por sexo y género que permita dimensionar los impactos reales del fenómeno.

Cabe destacar que esta problemática no se resuelve mediante la simple prohibición o el retiro de unidades, ya que dichas medidas no eliminan la demanda ni las necesidades de movilidad de las mujeres, sino que, en muchos casos, las obliga a optar por trayectos más largos, más costosos o menos seguros, incrementando la carga de tiempo y cuidado que históricamente recae sobre ellas.

En consecuencia, la ausencia de una definición legal del mototaxi reproduce desigualdades de género en el ejercicio del derecho a la movilidad, al impedir que el Estado asuma plenamente su responsabilidad de regular, prevenir riesgos y garantizar condiciones mínimas de seguridad y dignidad para las personas usuarias, especialmente para mujeres y niñas.

Por ello, resulta indispensable incorporar una definición jurídica clara de esta modalidad en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, como primer paso para transversalizar la perspectiva de género en su eventual regulación, habilitando a la autoridad para establecer estándares diferenciados de protección, prevención de violencias y atención a las necesidades específicas de las mujeres en los desplazamientos de proximidad.

III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México no contempla una definición legal del servicio de mototaxi, a pesar de su operación cotidiana en diversas demarcaciones territoriales. Esta ausencia normativa impide a la autoridad contar con bases jurídicas claras para regular, supervisar o, en su caso, ordenar dicha modalidad. La incorporación de una definición expresa no implica su validación automática, sino el primer paso indispensable para que el Estado ejerza sus facultades regulatorias, evitando la informalidad y la discrecionalidad administrativa.

La inexistencia de un marco normativo específico limita la capacidad de la autoridad para establecer condiciones mínimas de seguridad, tales como características técnicas de las unidades, equipamiento de protección, capacitación de personas operadoras y esquemas de aseguramiento.

Definir legalmente esta modalidad permite poner en el centro a las personas usuarias, particularmente en zonas donde el mototaxi se ha convertido en una alternativa de traslado, y avanzar hacia un enfoque preventivo alineado con los principios de seguridad vial.



Asimismo, la presente iniciativa contribuye a la armonización del marco jurídico local con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual establece principios como la jerarquía de la movilidad, el sistema seguro, la accesibilidad y la equidad territorial.

Sin una definición legal de esta modalidad, la legislación local carece de instrumentos para evaluar su impacto, regular su operación o delimitar su función dentro del sistema de movilidad urbana, lo que resulta contrario a los principios de planeación y ordenamiento establecidos a nivel nacional.

La ausencia de regulación ha provocado que la intervención gubernamental se limite a acciones correctivas y operativos aislados. Al incorporar una definición legal, el Estado recupera su capacidad de rectoría, al contar con herramientas jurídicas que permitan diseñar políticas públicas, emitir lineamientos, establecer restricciones territoriales o determinar condiciones de operación, siempre bajo criterios técnicos y de interés público.

La falta de certeza jurídica ha generado tensiones entre autoridades, personas prestadoras del servicio y comunidades usuarias. Definir esta modalidad en la ley contribuye a reducir la ambigüedad normativa, dotando de claridad a las facultades de la autoridad y a los límites de operación, lo que permite transitar de un esquema de confrontación a uno de ordenamiento institucional.

En diversas zonas de la ciudad, particularmente en áreas periféricas, el mototaxi ha surgido como respuesta a la insuficiente cobertura del transporte público formal. La iniciativa reconoce esta realidad territorial sin sustituir la obligación del Estado de fortalecer el transporte público estructurado, permitiendo contar con información y criterios normativos para evaluar su impacto social, urbano y de movilidad.

La definición legal del mototaxi no agota la discusión ni predetermina su permanencia; por el contrario, habilita un marco jurídico mínimo que permitirá a la autoridad, con base en estudios técnicos y evidencia, decidir si dicha modalidad debe regularse, limitarse, transformarse o reordenarse.

Sin definición legal, cualquier decisión carece de sustento normativo suficiente.

El Estado no puede regular aquello que la ley no define. Incorporar el concepto de mototaxi fortalece el principio de legalidad, brinda certeza jurídica a todos los actores involucrados y evita interpretaciones extensivas o discrecionales que pueden derivar en actos arbitrarios.



IV. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO DE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

A) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, conforme a los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. Asimismo, dispone la aplicación del principio pro persona y del control de constitucionalidad y convencionalidad, lo que sustenta el enfoque de derechos humanos aplicable a las políticas públicas, incluida la movilidad.

Por su parte, el artículo 4°, en su párrafo vigésimo primero, reconoce de manera expresa el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este mandato constitucional obliga al Estado a garantizar dicho derecho mediante la adopción de políticas públicas y un marco legislativo adecuado.

Finalmente, el artículo 73, fracción XXIX-C, otorga al Congreso de la Unión la facultad para expedir leyes generales en materia de movilidad y seguridad vial. De esta atribución deriva la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como la obligación de las entidades federativas de armonizar su legislación local con dicho ordenamiento.

B) Constitución Política de la Ciudad de México

La Constitución Política de la Ciudad de México reconoce, en su artículo 13, Apartado E, el derecho a la movilidad como un derecho humano, el cual debe ejercerse bajo los principios de seguridad, accesibilidad universal, igualdad, inclusión, sustentabilidad y perspectiva de género. Asimismo, establece la prioridad de peatones, ciclistas, personas con discapacidad y personas usuarias del transporte público dentro del sistema de movilidad.

De manera complementaria, el artículo 11, Apartado A, garantiza el ejercicio de los derechos humanos en la Ciudad de México conforme a los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, los cuales deben orientar la actuación de todas las autoridades en materia de movilidad.

El artículo 12 reconoce el derecho a la igualdad y a la no discriminación, principios que resultan plenamente aplicables a la formulación e implementación de políticas de movilidad y al uso del espacio público en la Ciudad de México.



II. Fundamento legal

A) Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece en su artículo 1 que su objeto es garantizar el derecho a la movilidad y a la seguridad vial como derechos humanos. En concordancia, el artículo 2 define la movilidad desde un enfoque de derechos humanos, incorporando criterios de seguridad vial, sostenibilidad, accesibilidad y perspectiva de género.

El artículo 4 fija los principios rectores de la ley, entre los que destacan el sistema seguro, la jerarquía de la movilidad, la inclusión, la igualdad y la accesibilidad universal. Asimismo, el artículo 5 impone a las entidades federativas la obligación de armonizar su marco normativo con las disposiciones de la Ley General.

Finalmente, el artículo 7 reconoce a las personas usuarias de la vía como sujetos de derechos, reforzando el enfoque de protección y garantía de la movilidad en condiciones de seguridad y equidad.

B) Ley de Movilidad de la Ciudad de México

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México reconoce, en su artículo 4, la movilidad como un derecho humano, en congruencia con lo dispuesto por la Constitución Federal y la Constitución local. El artículo 5 establece los principios que rigen la política de movilidad, entre los que se incluyen la seguridad vial, la accesibilidad universal, la perspectiva de género, la sustentabilidad y el enfoque de derechos humanos.

El artículo 6 define la jerarquía de la movilidad, priorizando a peatones y a las personas usuarias más vulnerables del sistema, mientras que el artículo 9 obliga a las autoridades a garantizar condiciones de equidad e inclusión en la planeación, operación y evaluación del sistema de movilidad en la Ciudad de México.

III. Fundamento de convencionalidad

El fundamento de convencionalidad de la presente propuesta se sustenta en diversos tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado mexicano, los cuales forman parte del parámetro de regularidad constitucional y resultan plenamente aplicables en materia de movilidad.

En primer lugar, la Convención Americana sobre Derechos Humanos establece, en sus artículos 1 y 24, la obligación de los Estados de respetar y garantizar los derechos humanos sin discriminación alguna, así como de asegurar la igualdad ante la ley. Asimismo, el artículo 4 reconoce el derecho a la vida, el cual se encuentra



directamente vinculado con la seguridad vial y con la obligación estatal de prevenir muertes y lesiones derivadas de siniestros de tránsito.

Por su parte, la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), en sus artículos 2 y 3, impone a los Estados la obligación de eliminar prácticas discriminatorias y de adoptar medidas para garantizar la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres. Estas disposiciones resultan aplicables al diseño e implementación de políticas de movilidad con perspectiva de género, que atiendan las condiciones diferenciadas de desplazamiento y los riesgos específicos que enfrentan las mujeres.

Asimismo, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad reconoce, en su artículo 9, el derecho a la accesibilidad al entorno físico, al transporte y a los espacios públicos, mientras que el artículo 20 garantiza el derecho a la movilidad personal en condiciones de autonomía y seguridad. Ambos preceptos obligan a los Estados a eliminar barreras y a adoptar medidas que aseguren un sistema de movilidad inclusivo.

IV. Control de constitucionalidad y convencionalidad

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como con la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación y de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, todas las autoridades, incluidas las legislativas, están obligadas a ejercer un control de constitucionalidad y de convencionalidad en el ámbito de sus competencias.

En ese sentido, las normas que se emitan deben verificar que no contravengan la Constitución, que sean compatibles con los tratados internacionales en materia de derechos humanos y que, en todo caso, amplíen y fortalezcan el nivel de protección de dichos derechos.

Conclusión

La propuesta se encuentra debidamente fundada en disposiciones constitucionales, legales y convencionales, por lo que resulta constitucional y convencionalmente válida. Asimismo, fortalece el derecho humano a la movilidad en la Ciudad de México y da cumplimiento a las obligaciones de armonización normativa asumidas por el Estado mexicano en el ámbito nacional e internacional.

V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA



CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE REGULACIÓN, AUTORIZACIÓN Y OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE MOTOTAXIS

VI. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR:

A efecto de ilustrar con mayor precisión la reforma y adición planteada por esta iniciativa, a continuación, se inserta un cuadro comparativo donde se incluye el texto vigente del precepto a modificar y el texto planteado por la presente iniciativa.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Artículo 9. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a LIV. ... LIV Bis. Mototaxi LV. a CVI. ...	Artículo 9. Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a LIV. ... LIV Bis. Mototaxi LV a CVI. ...
Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: I.a XLIV. ... XLV. Planear, ordenar, regular, inspeccionar, vigilar, supervisar y controlar el servicio de transporte de pasajeros en ciclotaxis; 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; 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; XIVI. a LXV. ...	Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones: I.a XLIV. ... XLV. Planear, ordenar, regular, inspeccionar, vigilar, supervisar y controlar el servicio de transporte de pasajeros en mototaxis y ciclotaxis; 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; 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; XIVI. a LXV. ...



III LEGISLATURA

morena



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, 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, además de prestarse con eficacia y eficiencia, garanticen la seguridad de los usuarios y los derechos de los permisionarios. III. Emitir opinión previa ante la Secretaría sobre la estructuración, redistribución, modificación y adecuación de los circuitos, derroteros y recorridos en los cuales se autoriza la prestación del servicio, de conformidad con las disposiciones de esta Ley.	Artículo 17. Son obligaciones de las Alcaldías en materia de servicio de transporte de pasajeros en mototaxis y ciclo taxis: I. Emitir opinión previa para la autorización que expida la Secretaría a los permisionarios del servicio de transporte de pasajeros en mototaxis y ciclo 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 mototaxis y ciclotaxis, además de prestarse con eficacia y eficiencia, garanticen la seguridad de los usuarios y los derechos de los permisionarios. III. Emitir opinión previa ante la Secretaría sobre la estructuración, redistribución, modificación y adecuación de los circuitos, derroteros y recorridos en los cuales se autoriza la prestación del servicio, de conformidad con las disposiciones de esta Ley.
Artículo 56. El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en: I. Público: a) Masivo; b) Colectivo; c) Individual; y d) Ciclo taxis. Sin correlativo II. ... III. ... IV. ...	Artículo 56. El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en: I. Público: a) Masivo; b) Colectivo; c) Individual; d) Ciclo taxis; y e) Mototaxis II. ... III. ... IV. ...
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	Artículo 76. El servicio de transporte público de pasajeros en mototaxis y ciclo taxis deberá funcionar bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte destinado al traslado de usuarios o



III LEGISLATURA

morena



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.	pasajeros, 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, 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 123.- Los interesados en prestar el servicio de transporte de pasajeros en mototaxis y ciclo taxis, 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, 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 124. Los prestadores del servicio de transporte de pasajeros en mototaxis y 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.
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: I.a VII.	Artículo 126. Los permisos para la prestación de los servicios de transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en mototaxis y ciclo taxis, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan los siguientes requisitos: I.a VII.
Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos para la prestación de los servicios de	Artículo 131.- Son causas de revocación de los permisos para la prestación de los servicios de



III LEGISLATURA

morena



transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en ciclotaxis: I. a VIII.	transporte mercantil y privado de pasajeros y de carga, así como en mototaxis y ciclotaxis: I. a VIII.
Artículo 137. El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros: I. De los titulares de las Concesiones y permisos; II. De los gravámenes a las concesiones; III. De las autorizaciones para prestar el servicio de transporte a Entidades; IV. De permisos de transporte privado, mercantil y ciclo taxis; V. a XIV	Artículo 137. El Registro Público del Transporte se integrará por los siguientes registros: I. De los titulares de las Concesiones y permisos; II. De los gravámenes a las concesiones; III. De las autorizaciones para prestar el servicio de transporte a Entidades; IV. De permisos de transporte privado, mercantil, mototaxis y ciclo taxis; V. a XIV
Artículo 251. Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente: I. a XIX. ... XX. A la contravención a la Ley, permiso y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, por la prestación del servicio de transporte en ciclotaxis y cuya sanción no esté expresamente prevista, se impondrá multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente; XXI. A XXII	Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente: I. a XIX. ... XX. A la contravención a la Ley, permiso y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, por la prestación del servicio de transporte en mototaxis y ciclo taxis y cuya sanción no esté expresamente prevista, se impondrá multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente; XXI. A XXII



Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a la consideración de este Honorable Congreso, la presente Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en los siguientes términos:

DECRETO

ÚNICO.- Se adiciona la fracción LVI Bis al artículo 9, se reforma el artículo 12 fracción XLV, se reforma el artículo 17 fracciones I y II, se reforma el artículo 56 fracción I, se reforma el artículo 76, se reforma el artículo 123, 124, 126, 131, 137 fracción IV y artículo 251 fracción XX, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

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

I. a LIV. ...

LIV Bis. Mototaxi

LV a CVI. ...

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I.a XLIV. ...

XLV. Planear, ordenar, regular, inspeccionar, vigilar, supervisar y controlar el servicio de transporte de pasajeros en mototaxis y ciclotaxis; 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; 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;

XIVI. a LXV. ...

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



I. Emitir opinión previa para la autorización que expida la Secretaría a los permisionarios del servicio de transporte de pasajeros en mototaxis y ciclo 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 mototaxis y ciclotalaxis, además de prestarse con eficacia y eficiencia, garanticen la seguridad de los usuarios y los derechos de los permisionarios.

III. Emitir opinión previa ante la Secretaría sobre la estructuración, redistribución, modificación y adecuación de los circuitos, derroteros y recorridos en los cuales se autoriza la prestación del servicio, de conformidad con las disposiciones de esta Ley.

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

I. Público:

a) Masivo;

b) Colectivo;

c) Individual;

d) Ciclo taxis; y

e) Mototaxis

II. ...

III. ...

IV. ...

Artículo 76. El servicio de transporte público de pasajeros en mototaxis y 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 debidamente registrados e identificados por la Secretaría.

Artículo 123.- Los interesados en prestar el servicio de transporte de pasajeros en mototaxis y ciclo taxis, 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 mototaxis y 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.

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

I. a VIII. ...

...

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 mototaxis y ciclotaxis:

I. a VIII. ...

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

I. De los titulares de las Concesiones y permisos;

II. De los gravámenes a las concesiones; III. De las autorizaciones para prestar el servicio de transporte a Entidades;

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

V. a XIV

Artículo 251. Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:

I. a XIX. ...

XX. A la contravención a la Ley, permiso y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, por la prestación del servicio de transporte en mototaxis y ciclo taxis y cuya sanción no esté expresamente prevista, se impondrá multa de cuarenta a sesenta veces la Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente;

XXI. A XXII

TRANSITORIOS



PRIMERO. Remítase el presente Decreto a la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su publicación 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 Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México deberá realizar las adecuaciones reglamentarias, administrativas y técnicas necesarias para la implementación de las disposiciones contenidas en el presente Decreto, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales contados a partir de su entrada en vigor.

Dado en el Recinto Legislativo del Congreso de la Ciudad de México, a los 5 días del mes de febrero de 2026

SUSCRIBE

Miguel Ángel Macedo Escartín
DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Certificado de firma

02/02/2026 19:40

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral

Identificador: 69812181B39DAD410B5687BA

Nombre y extensión: INICIATIVA MOVILIDAD MOTOTAXIS.pdf

Descripción:

Cantidad de páginas: 3

Estado: Firmado

Firmantes: 1

Huella digital del contenido del documento original:

5f32b29989d2eca89c92b16322faa6b6a7bc3da12ab056382573779bc0532bf7

Huella digital del contenido del documento firmado:

a98b01b9cf815b8959212402942336fcb44596523ee170e8da20d70676f67513

Nombre: Miguel Angel Macedo Escartín

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Correo electrónico: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Dirección IP: 2806:2a0:122c:89b4:f10e:d71a:ac50:38f5

Fecha y hora de emisión

(America/Mexico_City):

02/02/2026 16:13

Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:

03/02/2026 01:40:44 UTC (02/02/2026 19:40:44 Hora local de la Ciudad de México)

Nombre y extensión:

5bba850f-1273-450a-b9e1-2d9a27ebb9.cons

Huella digital contenida en la constancia:

a98b01b9cf815b8959212402942336fcb44596523ee170e8da20d70676f67513

Prestador de Servicios de Certificación (PSC):

PSC WORLD S.A. DE C.V.

Certificado PSC válido desde: 2017-07-19

Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes

Firmante 1. Miguel Angel Macedo Escartín

Atributos

Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio

Derecho

Compañía: SR LUZ SA DE CV

Método de notificación: Correo

Correo:

miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx

Teléfono:

Emisor de la firma electrónica:

Dibujada en dispositivo

Plataforma: https://app.con-certeza.mx

ID: 698152160329D138FB362692

IP: 187.190.206.117

Firma con texto

Miguel Angel Macedo Escartín

Enviado: 02/02/2026

16:13:26

Aceptó Aviso de

Privacidad: 02/02/2026

19:40:38

Visto: 02/02/2026 19:40:38

Confirmado:

02/02/2026 19:40:38.861

Firmado:

02/02/2026 19:40:38.862

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Método de validación de firmante:

Enlace de verificación

En el siguiente enlace se encuentra el portal para validar la constancia NOM-151 y el estado de integridad de este documento:
<https://app.con-certeza.mx/constancia/5bba850f-1273-450a-b9e1-2d9a27ebb9>

