



III LEGISLATURA

DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ

**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA**

P R E S E N T E

La que suscribe **Diputada Elizabeth Mateos Hernández**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, de la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122 apartado A, fracción I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracciones VIII, LXIV y CXVIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 2 fracción XXI, 5 fracciones I y II, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración la siguiente: **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 SEGURIDAD VIAL Y FORTALECIMIENTO DE LA REGULACIÓN PARA CONDUCTORES DE MOTOCICLETA, “LEY SEBASTIÁN”**, de conformidad con lo siguiente:

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA

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 SEGURIDAD VIAL, PREVENCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO Y REGULACIÓN ESPECÍFICA PARA CONDUCTORES DE MOTOCICLETA, “LEY SEBASTIÁN”.



II. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente iniciativa tiene por objeto reformar y adicionar diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para fortalecer la seguridad vial, particularmente en lo que respecta al uso de motocicletas, incorporando medidas concretas de prevención, capacitación, regulación y sanción ante conductas de alto riesgo.

En los últimos años, la motocicleta se ha convertido en un medio de transporte cada vez más utilizado en la Ciudad. Para muchas personas representa una alternativa accesible, ágil y, en muchos casos, una herramienta de trabajo. Sin embargo, el crecimiento acelerado de su uso también ha venido acompañado de un incremento en hechos de tránsito con consecuencias graves.

Esta iniciativa no busca limitar ni estigmatizar a quienes utilizan motocicleta. Por el contrario, parte del reconocimiento de que se trata de una realidad urbana que debe atenderse con responsabilidad. Lo que se propone es fortalecer la cultura vial y establecer reglas claras que protejan la vida, por lo que además se pretende:

- Establecer un enfoque preventivo más sólido en materia de seguridad para motociclistas.
- Reforzar los requisitos para la obtención y renovación de licencias, asegurando que quien conduzca una motocicleta cuente con conocimientos teóricos y habilidades prácticas mínimas en conducción segura.
- Incorporar consecuencias claras ante conductas reiteradas de alto riesgo, especialmente cuando pongan en peligro la vida propia o de terceros.
- Impulsar campañas permanentes de concientización y educación vial dirigidas específicamente a este sector.
- Fortalecer la coordinación entre autoridades para identificar zonas de mayor incidencia de accidentes y actuar de manera coordinada; y



III LEGISLATURA

- El establecimiento de mecanismos de control desde el origen, como la regulación en la venta y comercialización de motocicletas, vinculando su adquisición con la acreditación de capacidades mínimas para su conducción

Se trata, de poner en el centro la protección de la vida y la integridad física. La movilidad no puede desvincularse de la seguridad. Esta propuesta busca equilibrar ambos elementos: reconocer la importancia de la motocicleta en la dinámica urbana, pero también asumir que conducir implica responsabilidad.

III. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER.

En la Ciudad de México, el uso de la motocicleta ha crecido de manera sostenida en los últimos años, consolidándose como una alternativa de movilidad accesible, eficiente y, en muchos casos, indispensable para el desarrollo de actividades laborales y cotidianas. Sin embargo, este crecimiento también ha implicado nuevos retos en materia de seguridad vial.

De acuerdo con el **Reporte de Hechos de Tránsito del primer trimestre de 2025 de la Secretaría de Movilidad**¹, las personas usuarias de motocicleta representaron el 48.6% del total de personas fallecidas en hechos de tránsito, es decir, 54 de 111 víctimas, posicionándose como el grupo con mayor número de muertes en las vialidades de la ciudad.

Esta cifra no sólo evidencia la alta vulnerabilidad de quienes utilizan motocicleta, sino que confirma una tendencia en la que este grupo concentra la mayor

¹Disponible en:

https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/HT/2025/ReporteHT_1erTrimestre2025.pdf



III LEGISLATURA

proporción de víctimas fatales, incluso por encima de peatones y otros usuarios de la vía.

Asimismo, los datos muestran que, aunque pueden existir variaciones en algunos indicadores, las personas motociclistas continúan representando uno de los sectores con mayor exposición al riesgo, lo que refleja la necesidad de fortalecer las acciones preventivas, la capacitación y los mecanismos de regulación en su uso.

Entre los factores que inciden en esta situación se encuentran la necesidad de fortalecer los procesos de capacitación y evaluación para quienes conducen motocicletas, la persistencia de conductas de riesgo y la importancia de consolidar una cultura de movilidad más preventiva y corresponsable. A ello se suma un área de oportunidad relevante en los mecanismos de control desde el origen, particularmente en la adquisición de motocicletas, donde actualmente no se vincula de manera directa la compra de estos vehículos con la acreditación de capacidades mínimas para su conducción.

De igual forma, si bien existe información sobre hechos de tránsito, resulta necesario fortalecer su uso para generar acciones preventivas más focalizadas, especialmente en zonas con alta incidencia.

Esta problemática tiene consecuencias reales, como sustento de la presente iniciativa, se toma en consideración un caso ocurrido en la Ciudad de México, contenido en la carpeta de investigación **CI-FIAZ/AZ-2/UI-3 C/D/00049/01-2026**, relativo al delito de homicidio culposo.

En dicho caso, **Braulio Sebastián Olivares Hoyos**² perdió la vida a consecuencia de un hecho de tránsito registrado en la alcaldía Azcapotzalco, en el que se vio

² Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/trailer-arrolla-y-mata-a-motociclista-en-calles-de-alcaldia-azcapotzalco-victima-intento-esquivar-la-puerta-de-un-vehiculo/>



III LEGISLATURA

involucrado un vehículo de carga pesada. De acuerdo con los reportes, el motociclista fue arrollado por un tráiler, lo que derivó en su fallecimiento en el lugar de los hechos.

Este caso refleja la necesidad de seguir fortaleciendo las medidas de prevención y regulación en materia de seguridad vial, particularmente en lo que respecta al uso de motocicletas.

En este contexto, la problemática que la presente iniciativa radica en la necesidad de consolidar un enfoque integral que articule prevención, capacitación, regulación efectiva y sanción, particularmente en lo relacionado con el uso de motocicletas.

Por ello, la presente propuesta, denominada “**Ley Sebastián**”, busca atender estas áreas de oportunidad mediante medidas orientadas a mejorar las condiciones de seguridad vial, reducir la incidencia de hechos de tránsito y contribuir a la protección de la vida y la integridad física de todas las personas usuarias de la vía.

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

No aplica

V. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La movilidad en motocicleta se ha convertido en una realidad cotidiana en la Ciudad de México. Para miles de personas representa una alternativa accesible, ágil y económica frente al congestionamiento vial y los largos tiempos de traslado. Su crecimiento no es casual; responde a dinámicas económicas, laborales y urbanas que han modificado la manera en que nos movemos en la ciudad. Sin



III LEGISLATURA

embargo, este crecimiento acelerado también ha traído consigo un incremento preocupante en la siniestralidad.

De acuerdo con cifras difundidas en 2025 con base en información oficial de la **Secretaría de Movilidad**, en los primeros nueve meses del año se registraron 326 muertes por hechos de tránsito en la Ciudad de México, de las cuales 155 correspondieron a personas que conducían motocicleta³. Esto significa que prácticamente una de cada dos víctimas fatales era motociclista. En el tercer trimestre del mismo año, los motociclistas concentraron alrededor del 49.5 % de las muertes viales registradas en la capital.

El comportamiento no es aislado. Durante 2024 se contabilizaron 533 personas fallecidas en hechos de tránsito en la ciudad, y 232 de ellas eran motociclistas, convirtiéndose en el grupo con mayor letalidad en siniestros viales, siendo una de la más fatales. Además, los incidentes en los que se vieron involucradas motocicletas prácticamente se duplicaron en un periodo de cuatro años, al pasar de cerca de 8 mil 900 en 2020 a más de 18 mil en 2024⁴. Tan sólo en ese último año, los accidentes relacionados con motocicletas dejaron más de 20 mil personas lesionadas⁵.

Estas cifras no deben interpretarse como un señalamiento hacia quienes utilizan la motocicleta como medio de transporte. Por el contrario, evidencian una vulnerabilidad estructural que exige una respuesta institucional más robusta y específica. La motocicleta, por su propia naturaleza, expone de manera directa al conductor ante cualquier impacto. Un error mínimo, una distracción, el exceso de velocidad o la falta de equipo de protección pueden traducirse en lesiones graves o en la pérdida de la vida.

³ <https://notipress.mx/actualidad/motociclistas-lideraron-las-muertes-viales-en-cdmx-informo-semovi-34583>

⁴ <https://www.milenio.com/policia/accidentes-de-transito-cobran-vida-de-motociclistas-en-cdmx>

⁵ <https://noticiasmexico.com.mx/cdmx/entre-imprudencia-y-desproteccion-motociclistas-lideran-muertes-por-transito-en-cdmx/>



III LEGISLATURA

La Ciudad de México ha realizado avances importantes en materia de seguridad vial, como la implementación de programas de reducción de velocidad, **campañas de concientización y la actualización del Reglamento de Tránsito**. Estos esfuerzos han contribuido a generar una cultura de mayor respeto entre usuarios de la vía. No obstante, la evolución del parque vehicular, particularmente el crecimiento de motocicletas, demanda ajustes normativos específicos que fortalezcan la prevención, la capacitación obligatoria, la supervisión y las sanciones proporcionales frente a conductas de alto riesgo.

La evidencia muestra que muchas de las muertes y lesiones graves están asociadas a factores prevenibles: conducción bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad, omisión del uso de casco certificado, conducción temeraria o participación en arrancones. En ese sentido, fortalecer los requisitos para la obtención y renovación de licencias de motocicleta, establecer evaluaciones prácticas obligatorias y prever consecuencias claras ante la reincidencia en conductas de alto riesgo no constituye una medida restrictiva, sino una acción de protección a la vida.

Asimismo, la generación de sistemas de análisis georreferenciado de hechos de tránsito permitirá identificar intersecciones y corredores con alta incidencia, facilitando intervenciones orientadas en señalización, control de velocidad y operativos preventivos. La coordinación entre Secretaría de Movilidad, Seguridad Ciudadana y Alcaldías resulta clave para consolidar una política integral que combine educación vial, prevención territorial y aplicación efectiva de sanciones.

Esta iniciativa no pretende criminalizar el uso de la motocicleta ni desincentivar su utilización. Busca reconocer que se trata de un medio de transporte que requiere regulación diferenciada, capacitación específica y una política pública directa, acorde con la realidad estadística que vive la ciudad. La protección de la vida y la integridad física debe ser el eje rector de cualquier política de movilidad.



III LEGISLATURA

Atender esta problemática con responsabilidad normativa permitirá reducir lesiones graves, evitar muertes prevenibles y fortalecer una cultura de movilidad más segura para todas y todos.

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

La presente iniciativa se sustenta en un marco jurídico integral que transita desde los tratados internacionales hasta la normativa local, conforme a lo siguiente:

- I. Que en cumplimiento con el artículo 4º, párrafo 21 de la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, esta propuesta se alinea con las obligaciones contraídas por el Estado Mexicano para garantizar el Derecho a la Movilidad segura y eficiente, conforme a:

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

Así como el Artículo 73, Fracción XXIX-C: Que otorga al Congreso de la Ciudad de México la facultad legislativa en materia de movilidad y seguridad vial a saber:

“Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;”



III LEGISLATURA

- II. Que el **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030⁶ (ONU/OMS)**: Que instruye a los Estados a legislar bajo el enfoque de "Sistemas Seguros" con el objetivo de "reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito por lo menos en un 50% en este período.
- III. Que la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, la cual es de observancia obligatoria para las entidades federativas: **Artículo 9 fracción I**, señala que:

"La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. *La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;"*

Artículo 49: Que faculta y obliga a las legislaturas locales a establecer medidas mínimas de seguridad, tales como la certificación de cascos, límites de velocidad diferenciados y requisitos de licencia, puntos centrales de esta propuesta.

⁶ Disponible en: <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>



III LEGISLATURA

VII. 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 SEGURIDAD VIAL, PREVENCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO Y REGULACIÓN ESPECÍFICA PARA CONDUCTORES DE MOTOCICLETA, “LEY SEBASTIÁN”.

VIII. ORDENAMIENTO A MODIFICAR

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a VIII. [...]</p> <p>IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas peatonas, con discapacidad y movilidad limitada; personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados; personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros;</p>	<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a VIII. [...]</p> <p>IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas peatonas, con discapacidad y movilidad limitada; personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados; personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte</p>



III LEGISLATURA

personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

X. a XII. [...]

XIII. Diseñar, aprobar, difundir y, en su caso, supervisar, con base en los resultados de estudios que para tal efecto serialicen, los dispositivos de información, señalización vial y nomenclatura que deban ser utilizados en la vialidad, coadyuvando en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

XIV. a XV. [...]

público de pasajeros; personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías; **personas usuarias de vehículos motorizados particulares, incorporando criterios de prevención de hechos de tránsito y mitigación de riesgos en zonas de alta siniestralidad.**

X. a XII. [...]

XIII. Diseñar, aprobar, difundir y, en su caso, supervisar, con base en los resultados de estudios que para tal efecto serialicen, los dispositivos de información, señalización vial y nomenclatura que deban ser utilizados en la vialidad, coadyuvando en la disminución de los índices de contaminación ambiental, **así como incorporando señalización preventiva en intersecciones de alto riesgo, corredores industriales y zonas con incidencia recurrente de hechos de tránsito;**

XIV. a XV. [...]

XVI. Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la prestación de los

III LEGISLATURA



III LEGISLATURA

XVI. Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal, conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad;

XVII. a XXXII [...]

XXXIII. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia éntrelos distintos usuarios de la vía, así como la prevención de hechos de

servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal, conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad, **estableciendo medidas específicas de regulación para vehículos de carga pesada en zonas urbanas de alta densidad;**

XVII. a XXXII. [...]

XXXIII. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la prevención de hechos de tránsito, en coordinación con otras dependencias, **incluyendo campañas focalizadas para motociclistas y otros usuarios de vehículos motorizados con mayor exposición o riesgo vial, orientadas a la**



III LEGISLATURA

tránsito, en coordinación con otras dependencias;

XXXIV. a LIV. [...]

LIV. Otorgar licencias y permisos para conducir en todas las modalidades de transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como la documentación para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos vigentes;

LVI. a LXIII. [...]

LXIV. Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se susciten en el transporte para brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como para implementar los mecanismos de sanción que

prevención de hechos de tránsito con consecuencias fatales;

XXXIV. a LIV. [...]

LIV. Otorgar licencias y permisos para conducir en todas las modalidades de transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como la documentación para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos vigentes, **estableciendo requisitos específicos para la expedición y renovación de licencias para conducir motocicleta, que incluyan evaluación teórica y práctica en materia de conducción segura y educación vial;**

LVI. a LXIII. [...]

LXIV. Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se susciten en el transporte para brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como para implementar los mecanismos de sanción que correspondan en los casos donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de



III LEGISLATURA

correspondan en los casos donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, así como en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención oportuna de hechos de tránsito, y

LXV. [...]

(SIN CORRELATIVO)

transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, así como en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención oportuna de hechos de tránsito, **integrando un sistema de análisis estadístico georreferenciado que permita identificar zonas de riesgo y proponer intervenciones preventivas, con especial seguimiento a hechos de tránsito en los que se encuentren involucradas motocicletas;**

LXV. [...]

LXV Bis. Implementar un Programa Especial de Seguridad para Motociclistas, que contemple capacitación obligatoria para la obtención y renovación de licencia; campañas permanentes de concientización; evaluación de puntos críticos de riesgo; promoción del uso de equipo de protección certificado; coordinación con autoridades de



<p>Artículo 13.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, Seguridad Ciudadana tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. Llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, preservar el orden público y la seguridad;</p> <p>III. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que la vialidad esté libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal,</p>	<p>seguridad ciudadana para operativos preventivos; y propuestas de actualización normativa orientadas a reducir la incidencia de lesiones graves y muertes derivadas de hechos de tránsito.</p> <p>Artículo 13.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, Seguridad Ciudadana tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. [...]</p> <p>II. Llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, preservar el orden público y la seguridad, implementando operativos preventivos en zonas de alta incidencia de hechos de tránsito, incluyendo la verificación del uso de casco de seguridad, documentación vigente y cumplimiento de límites de velocidad por parte de conductores de motocicleta;</p> <p>III. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que la vialidad esté libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito</p>
--	---



III LEGISLATURA

excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o con movilidad limitada;

IV. [...]

V. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad; y

VI. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito. Conforme a lo dispuesto en la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México y demás ordenamientos aplicables.

vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o con movilidad limitada, **así como evitar condiciones que generen riesgo para personas peatonas, ciclistas y motociclistas.**

IV. [...]

V. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad, **priorizando conductas que pongan en riesgo la vida e integridad de los usuarios vulnerables de la vía;**

VI. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito, **con especial atención a conductas de alto riesgo como el exceso de velocidad, conducción temeraria, circulación entre carriles de forma indebida o la omisión del uso de casco de seguridad en el caso de motociclistas,** conforme a lo dispuesto en



<p>Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todos los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad y coordinándose con la Secretaría y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin;</p>	<p>la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México y demás ordenamientos aplicables.</p> <p>Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todos los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad, incorporando criterios de prevención de hechos de tránsito y atención prioritaria a zonas de riesgo identificadas en su demarcación, y coordinándose con la Secretaría y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin;</p>
--	--



II. a V. [...]

VI. Colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la vialidad de sus demarcaciones territoriales;

VII. a X. [...]

XI. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral;

XII. [...]

(SIN CORRELATIVO)

II. a V. [...]

VI. Colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la vialidad de sus demarcaciones territoriales, **priorizando señalización preventiva en intersecciones conflictivas, zonas escolares, áreas habitacionales y corredores con alta incidencia de hechos de tránsito;**

VII. a X. [...]

XI. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral, **incluyendo medidas de pacificación del tránsito y reducción de velocidad y señalización preventiva orientada a motociclistas;**

XII. [...]

XII Bis. Desarrollar campañas comunitarias de educación vial dirigidas a personas usuarias de motocicleta en coordinación con la Secretaría, así como identificar y



<p>XIII. a XIV. [...]</p> <p>(SIN CORRELATIVO)</p>	<p>reportar zonas con alta incidencia de hechos de tránsito relacionados con este tipo de vehículo;</p> <p>XIII. a XIV. [...]</p> <p>Artículo 63 Bis.- Venta y comercialización de motocicletas</p> <p>I. La venta o enajenación de motocicletas deberá realizarse únicamente a personas que acrediten contar con licencia de conducir vigente tipo motociclista, expedida por la autoridad competente, con el objeto de prevenir riesgos a la seguridad vial y garantizar una conducción responsable.</p> <p>II. Los establecimientos, distribuidores, agencias automotrices o cualquier persona física o moral que comercialice motocicletas deberán verificar la existencia y vigencia de la licencia correspondiente, previo a la formalización de la operación de compraventa.</p> <p>III. Los vendedores estarán obligados a registrar la operación de venta</p>
--	--



Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio. La Secretaría otorgará permisos para conducir vehículos motorizados de uso particular a personas físicas menores de dieciocho y mayores de quince años de edad.

conforme a los lineamientos que establezca la Secretaría, incluyendo la identificación del comprador y los datos del vehículo.

IV. La Secretaría emitirá las disposiciones administrativas necesarias para la implementación, supervisión y control del registro de ventas de motocicletas.

V. El incumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo dará lugar a las sanciones administrativas previstas en esta Ley y demás disposiciones aplicables.

Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio, **así como como cumplir con las obligaciones específicas que en materia de seguridad vial y uso de equipo de protección establezcan esta Ley.** La Secretaría otorgará permisos para



III LEGISLATURA

Artículo 65.- Para la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo, será necesario acreditar las evaluaciones y en su caso los cursos que para el efecto establezca la Secretaría, además de cumplir con los demás requisitos que señala esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 66.- Las licencias o permisos para conducir se extinguen por las siguientes causas:

I. a II. [...]

conducir vehículos motorizados de uso particular a personas físicas menores de dieciocho y mayores de quince años de edad.

Artículo 65.- Para la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo, será necesario acreditar las evaluaciones y en su caso los cursos que para el efecto establezca la Secretaría, además de cumplir con los demás requisitos que señala esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Tratándose de licencias para conducir motocicleta, la Secretaría deberá establecer evaluaciones teóricas y prácticas obligatorias en materia de conducción segura, educación vial, uso adecuado de equipo de protección, prevención de hechos de tránsito y conducción defensiva. Asimismo, podrá requerir la acreditación periódica de cursos de actualización para su renovación.

Artículo 66.- Las licencias o permisos para conducir se extinguen por las siguientes causas:



III LEGISLATURA

<p>III. Las previstas en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.</p> <p>Artículo 67.- La Secretaría deberá cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:</p> <p>I. a VI. [...]</p> <p>(SIN CORRELATIVO)</p> <p>VII. [...]</p>	<p>I. a II. [...]</p> <p>III. Las previstas en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, incluyendo aquellas derivadas de la reincidencia en conductas de alto riesgo tratándose de conductores de motocicleta.</p> <p>Artículo 67.- La Secretaría deberá cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:</p> <p>I. a VI. [...]</p> <p>VI Bis. Tratándose de conductores de motocicleta, la cancelación procederá desde la segunda ocasión en que sean sancionados dentro de un periodo de dos años por conducir bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos, o desde la primera ocasión cuando el hecho de tránsito tenga como consecuencia lesiones graves o la pérdida de la vida.</p> <p>VII. [...]</p>
---	--



IX. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Conforme a lo anteriormente expuesto, fundado y motivado se somete a consideración de este honorable congreso de la ciudad de México, la propuesta del texto normativo siguiente **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 SEGURIDAD VIAL, PREVENCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO Y REGULACIÓN ESPECÍFICA PARA CONDUCTORES DE MOTOCICLETA, “LEY SEBASTIÁN”**, en los términos siguientes:

ÚNICO. Se reforman las fracciones IX, XIII, XVI, XXXIII, LV y LXIV del artículo 12; se adiciona una fracción LXV Bis al artículo 12; se adiciona un artículo 63 Bis; se reforman las fracciones II, III, V y VI del artículo 13; se reforman las fracciones I, VI y XI del artículo 15; se adiciona una fracción XII Bis al artículo 15; se reforman los artículos 64 y 65; se reforma la fracción III del artículo 66; y se adiciona una fracción VI Bis al artículo 67 de la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**, para quedar como sigue:

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a VIII. [...]

IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas peatonas, con discapacidad y movilidad limitada; personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no



III LEGISLATURA

motorizados; personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros; personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías; **personas usuarias de vehículos motorizados particulares, incorporando criterios de prevención de hechos de tránsito y mitigación de riesgos en zonas de alta siniestralidad.**

X. a XII. [...]

XIII. Diseñar, aprobar, difundir y, en su caso, supervisar, con base en los resultados de estudios que para tal efecto serialicen, los dispositivos de información, señalización vial y nomenclatura que deban ser utilizados en la vialidad, coadyuvando en la disminución de los índices de contaminación ambiental, **así como incorporando señalización preventiva en intersecciones de alto riesgo, corredores industriales y zonas con incidencia recurrente de hechos de tránsito;**

XIV. a XV. [...]

XVI. Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal, conforme a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad, **estableciendo medidas específicas de regulación para vehículos de carga pesada en zonas urbanas de alta densidad;**

XVII. a XXXII. [...]



III LEGISLATURA

XXXIII. Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la prevención de hechos de tránsito, en coordinación con otras dependencias, **incluyendo campañas focalizadas para motociclistas y otros usuarios de vehículos motorizados con mayor exposición o riesgo vial, orientadas a la prevención de hechos de tránsito con consecuencias fatales;**

XXXIV. a LIV. [...]

LV. Otorgar licencias y permisos para conducir en todas las modalidades de transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como la documentación para que los vehículos circulen conforme a las leyes y reglamentos vigentes, **estableciendo requisitos específicos para la expedición y renovación de licencias para conducir motocicleta, que incluyan evaluación teórica y práctica en materia de conducción segura y educación vial;**

LVI. a LXIII. [...]

LXIV. Dar seguimiento a los hechos de tránsito que se susciten en el transporte para brindar información requerida por las autoridades competentes en el marco de las investigaciones ministeriales que correspondan, así como para implementar los mecanismos de sanción que correspondan en los casos donde se encuentren involucrados vehículos de concesionarios o permisionarios de transporte público y privado de pasajeros y/o mercancías. En coordinación con las demás dependencias de gobierno, contribuir en el diseño e implementación de mecanismos de prevención, supervisión y sanción en materia de seguridad vial, así como en la elaboración y aplicación de los protocolos interinstitucionales que se establezcan para la atención oportuna de hechos de tránsito, **integrando un**



III LEGISLATURA

sistema de análisis estadístico georreferenciado que permita identificar zonas de riesgo y proponer intervenciones preventivas, con especial seguimiento a hechos de tránsito en los que se encuentren involucradas motocicletas;

LXV. [...]

LXV Bis. Implementar un Programa Especial de Seguridad para Motociclistas, que contemple capacitación obligatoria para la obtención y renovación de licencia; campañas permanentes de concientización; evaluación de puntos críticos de riesgo; promoción del uso de equipo de protección certificado; coordinación con autoridades de seguridad ciudadana para operativos preventivos; y propuestas de actualización normativa orientadas a reducir la incidencia de lesiones graves y muertes derivadas de hechos de tránsito.

Artículo 13.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, Seguridad Ciudadana tendrá las siguientes atribuciones:

I. [...]

II. Llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, preservar el orden público y la seguridad, **implementando operativos preventivos en zonas de alta incidencia de hechos de tránsito, incluyendo la verificación del uso de casco de seguridad, documentación vigente y cumplimiento de límites de velocidad por parte de conductores de motocicleta;**

III. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que la vialidad esté libre de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso,



III LEGISLATURA

en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad o con movilidad limitada, **así como evitar condiciones que generen riesgo para personas peatonas, ciclistas y motociclistas.**

IV. [...]

V. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad, **priorizando conductas que pongan en riesgo la vida e integridad de los usuarios vulnerables de la vía;**

VI. Aplicar las sanciones procedentes a los conductores de vehículos en todas sus modalidades, por violaciones a las normas de tránsito, **con especial atención a conductas de alto riesgo como el exceso de velocidad, conducción temeraria, circulación entre carriles de forma indebida o la omisión del uso de casco de seguridad en el caso de motociclistas**, conforme a lo dispuesto en la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México y demás ordenamientos aplicables.

Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:

I. Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todos los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad, **incorporando criterios de prevención de hechos de tránsito y atención prioritaria a zonas de riesgo identificadas en su demarcación**, y coordinándose con la Secretaría



III LEGISLATURA

y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin;

II. a V. [...]

VI. Colocar, mantener y preservar en estado óptimo de utilización, la señalización y la nomenclatura de la vialidad de sus demarcaciones territoriales, **priorizando señalización preventiva en intersecciones conflictivas, zonas escolares, áreas habitacionales y corredores con alta incidencia de hechos de tránsito;**

VII. a X. [...]

XI. Implementar programas de seguridad vial en los entornos escolares y áreas habitacionales que garanticen la movilidad integral, **incluyendo medidas de pacificación del tránsito y reducción de velocidad y señalización preventiva orientada a motociclistas;**

XII. [...]

XII Bis. Desarrollar campañas comunitarias de educación vial dirigidas a personas usuarias de motocicleta en coordinación con la Secretaría, así como identificar y reportar zonas con alta incidencia de hechos de tránsito relacionados con este tipo de vehículo;

XIII. a XIV. [...]

Artículo 63 Bis.- Venta y comercialización de motocicletas

I. La venta o enajenación de motocicletas deberá realizarse únicamente a personas que acrediten contar con licencia de conducir vigente tipo



III LEGISLATURA

motociclista, expedida por la autoridad competente, con el objeto de prevenir riesgos a la seguridad vial y garantizar una conducción responsable.

II. Los establecimientos, distribuidores, agencias automotrices o cualquier persona física o moral que comercialice motocicletas deberán verificar la existencia y vigencia de la licencia correspondiente, previo a la formalización de la operación de compraventa.

III. Los vendedores estarán obligados a registrar la operación de venta conforme a los lineamientos que establezca la Secretaría, incluyendo la identificación del comprador y los datos del vehículo.

IV. La Secretaría emitirá las disposiciones administrativas necesarias para la implementación, supervisión y control del registro de ventas de motocicletas.

V. El incumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo dará lugar a las sanciones administrativas previstas en esta Ley y demás disposiciones aplicables.

Artículo 64.- Todo conductor de vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, incluyendo a los motociclistas, deberá contar y portar licencia para conducir junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías, modalidades y tipo de servicio, **así como como cumplir con las obligaciones específicas que en materia de seguridad vial y uso de equipo de protección establezcan esta Ley.** La Secretaría otorgará permisos para conducir vehículos motorizados de uso particular a personas físicas menores de dieciocho y mayores de quince años de edad.

Artículo 65.- Para la obtención de licencias o permisos para conducir de cualquier tipo, será necesario acreditar las evaluaciones y en su caso los cursos que para



III LEGISLATURA

el efecto establezca la Secretaría, además de cumplir con los demás requisitos que señala esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. **Tratándose de licencias para conducir motocicleta, la Secretaría deberá establecer evaluaciones teóricas y prácticas obligatorias en materia de conducción segura, educación vial, uso adecuado de equipo de protección, prevención de hechos de tránsito y conducción defensiva. Asimismo, podrá requerir la acreditación periódica de cursos de actualización para su renovación.**

Artículo 66.- Las licencias o permisos para conducir se extinguen por las siguientes causas:

I. a II. [...]

III. Las previstas en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, **incluyendo aquellas derivadas de la reincidencia en conductas de alto riesgo tratándose de conductores de motocicleta.**

Artículo 67.- La Secretaría deberá cancelar de forma definitiva las licencias o permisos para conducir por las siguientes causas:

I. a VI. [...]

VI Bis. Tratándose de conductores de motocicleta, la cancelación procederá desde la segunda ocasión en que sean sancionados dentro de un periodo de dos años por conducir bajo los efectos del alcohol y/o narcóticos, o desde la primera ocasión cuando el hecho de tránsito tenga como consecuencia lesiones graves o la pérdida de la vida.

VII. [...]



TRANSITORIOS

PRIMERO. Las autoridades competentes deberán realizar las adecuaciones administrativas necesarias para la correcta aplicación de la exención prevista en el presente Decreto.

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 contará con un plazo de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para emitir o adecuar los lineamientos, programas y disposiciones administrativas necesarias para su debida implementación.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a los veintiún días del mes de mayo de 2026.

ATENTAMENTE


Elizabeth Mateos Hernández

DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ

III LEGISLATURA

Certificado de firma		12/05/2026 13:40
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Almacenado	
Identificador: 6A038167DD0BAF7D8902E5DB	Nombre: Elizabeth Mateos Hernández	
Nombre y extensión: OKINICIATIVA LEY SEBASTIÁN.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 3	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 189.146.99.150	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original: 4ff7ecf77937e13ddae0a72f154a9e7355d805a01fec8df4ab8c46198cde8ddc	(America/Mexico_City):	
Huella digital del contenido del documento firmado: 8ffa12d768f574d4a1c1a190a3b2db1b57b432c116f66025250ba0ca14430a13	12/05/2026 13:37	

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión: 12/05/2026 19:40:22 UTC (12/05/2026 13:40:22 Hora local de la Ciudad de México)	Prestador de Servicios de Certificación (PSC): PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión: 26a9a3e3-3cab-4798-afe3-f20a33f3ed83.cons	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
Huella digital contenida en la constancia: 8ffa12d768f574d4a1c1a190a3b2db1b57b432c116f66025250ba0ca14430a13	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

Firmantes		
Firmante 1. Elizabeth Mateos Hernández		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6A03821E17C4F51D5B1AE336	Enviado: 12/05/2026 13:38:51
Derecho	IP: 189.146.99.150	Aceptó Aviso de Privacidad: 12/05/2026 13:40:02
Compañía:		Visto: 12/05/2026 13:40:14
Método de notificación: Correo		Confirmado: 12/05/2026 13:40:14.636
Correo: elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx		Firmado: 12/05/2026 13:40:14.637
Teléfono:		
Emisor de la firma electrónica: Dibujada en dispositivo	Firma con texto 	
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

