



Ciudad de México a 15 de julio de 2026

**DIPUTADO JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
PRESENTE**

El que suscribe, **Miguel Ángel Macedo Escartín**, Diputado 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 LA QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XXVII TER Y LA FRACCIÓN CII BIS AL ARTÍCULO 9 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS PERSONALES Y DISTINTIVO DE MOVILIDAD ELÉCTRICA.** , al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER.

La movilidad en la Ciudad de México ha experimentado una transformación importante con la incorporación de nuevas formas de desplazamiento sustentable, entre ellas los Vehículos Eléctricos Personales (VEP), como scooters eléctricos, monociclos eléctricos y otros dispositivos de movilidad individual que representan una alternativa eficiente para realizar recorridos de corta y mediana distancia.

No obstante, el crecimiento acelerado de estos vehículos ha generado nuevos retos para las autoridades encargadas de la movilidad y la seguridad vial. Uno de los principales problemas consiste en la dificultad para distinguir e identificar los vehículos que cumplen con las características técnicas establecidas en la normatividad vigente respecto de aquellos que, por su potencia o velocidad, corresponden a otra categoría vehicular y, por tanto, están sujetos a obligaciones distintas.



Esta situación genera incertidumbre jurídica tanto para las personas usuarias como para las autoridades encargadas de la vigilancia y aplicación de la Ley, al no existir un mecanismo oficial de identificación que permita acreditar de manera inmediata que un Vehículo Eléctrico Personal se encuentra debidamente registrado y cumple con las especificaciones técnicas previstas por la legislación.

Asimismo, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México no incorpora expresamente la definición de Vehículo Eléctrico Personal (VEP), a pesar de que esta categoría fue considerada en las recientes reformas al Reglamento de Tránsito, lo que hace necesario armonizar el marco jurídico para brindar certeza legal, facilitar la aplicación de la norma y evitar interpretaciones contradictorias.

En ese sentido, la presente iniciativa propone incorporar al artículo 9 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México la definición de Vehículo Eléctrico Personal (VEP) y establecer la figura del Distintivo de Movilidad Eléctrica (DME), como un elemento oficial de identificación que permita a las autoridades verificar el cumplimiento de la normatividad aplicable, fortalecer la seguridad vial, facilitar las labores de supervisión y brindar certeza jurídica a las personas usuarias de estos medios de transporte.

II. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La presente iniciativa incorpora la perspectiva de género prevista en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, al reconocer que el derecho a la movilidad debe garantizarse en condiciones de igualdad, inclusión, accesibilidad y seguridad para todas las personas.

Las mujeres, particularmente aquellas que realizan múltiples desplazamientos relacionados con actividades de cuidado, trabajo, estudio o labores domésticas, han incrementado el uso de vehículos de movilidad personal como una alternativa de transporte ágil, económica y sustentable. De igual forma, estos vehículos son utilizados por personas jóvenes, personas con discapacidad y otros grupos de atención prioritaria para realizar recorridos cotidianos.

Contar con un marco jurídico claro que defina los Vehículos Eléctricos Personales y establezca un mecanismo oficial de identificación mediante el Distintivo de Movilidad Eléctrica contribuye a generar mayor certeza jurídica, mejorar la seguridad vial y fortalecer la convivencia entre las distintas personas usuarias de la vía pública, sin establecer distinción alguna por razón de género.



En consecuencia, la iniciativa tiene un impacto positivo en materia de igualdad sustantiva, ya que fortalece las condiciones para el ejercicio del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad e inclusión para todas las personas, sin generar medidas discriminatorias o diferenciadas entre mujeres y hombres.

III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La presente iniciativa tiene como finalidad fortalecer el marco jurídico en materia de movilidad mediante la incorporación de dos conceptos fundamentales que permitan dotar de certeza jurídica tanto a las personas usuarias de los Vehículos Eléctricos Personales (VEP) como a las autoridades responsables de la aplicación de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

En primer término, se propone incorporar la definición de Vehículo Eléctrico Personal (VEP), con el propósito de armonizar la Ley de Movilidad con las recientes reformas al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, evitando contradicciones normativas y estableciendo de manera clara las características técnicas que distinguen a este tipo de vehículos de otras modalidades de transporte.

La ausencia de una definición expresa en la Ley puede generar interpretaciones distintas respecto de la clasificación de estos vehículos, dificultando la aplicación uniforme de las disposiciones legales y creando incertidumbre para las personas usuarias y para las autoridades encargadas de la vigilancia del cumplimiento de la normatividad.

En segundo término, la incorporación del Distintivo de Movilidad Eléctrica (DME) permitirá contar con un mecanismo oficial de identificación que facilite la supervisión y verificación de los Vehículos Eléctricos Personales y de los Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPE), permitiendo acreditar de forma inmediata que se encuentran registrados conforme a la normatividad aplicable.

Este distintivo representa una herramienta administrativa que fortalece la seguridad vial, facilita las labores de inspección por parte de las autoridades competentes y brinda certeza jurídica a las personas usuarias, evitando confusiones con vehículos que, por sus características técnicas, deban sujetarse a un régimen jurídico distinto.



Asimismo, la propuesta contribuye al cumplimiento de los principios previstos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, particularmente los relativos a la seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, inclusión, innovación tecnológica, movilidad sustentable y uso seguro del espacio público, privilegiando la protección de la vida e integridad de todas las personas usuarias de la vía.

Finalmente, la reforma responde al crecimiento sostenido del uso de vehículos eléctricos personales como una alternativa de movilidad limpia, eficiente y de bajas emisiones contaminantes. En consecuencia, resulta indispensable que la legislación local evolucione para acompañar los cambios tecnológicos y sociales, proporcionando un marco normativo claro que permita su adecuada regulación, fomente la convivencia entre los distintos modos de transporte y fortalezca la seguridad jurídica en beneficio de la ciudadanía.

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

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El artículo 4º constitucional dispone lo siguiente:

“Artículo 4º. (...)

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

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de la que ya se ha señalado como fundamento legal el artículo 3º, fracción LXIV, da una definición de vehículo motorizado, artículo 4 que brinda los principios de movilidad y seguridad vial, artículo 5 que menciona el enfoque Sistémico y Sistemas seguros, en el siguiente sentido:

“Artículo 3. Glosario. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

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



kilómetros por hora;"

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial. La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y



XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección



y garantía;

XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente; XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y

XX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Como se ha mencionado anteriormente, la LGMSV parte de una definición de vehículo motorizado ya citada en dos ocasiones. Adicionalmente, el artículo 6º de la norma general dispone las reglas que a continuación se enuncian, sobre la



preferencia que se dará en el uso de la vía pública, a las personas conductoras, dependiendo del vehículo que utilicen:

“Artículo 6. Jerarquía de la movilidad. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;*
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;*
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;*
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y*
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.*

También en el Capítulo II Del Derecho a la Movilidad, en su artículo 9 nos dice 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;*
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;*
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;*



IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;

V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;

VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;

VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;

VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;

IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y

X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera."

Del mismo Capítulo II de la Ley General, también se encuentran dos artículos muy importantes que fundamentan dichas iniciativas, los cuales son los siguientes:

Artículo 10. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

Artículo 11. De la seguridad vial. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los



errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;

II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;

III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.

IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;

V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y

VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales

Con base en lo dispuesto por el artículo 12 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que establece que:

El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de



movilidad con enfoque de sistemas seguros. Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Constitución Política de la Ciudad de México

El texto constitucional local dispone, en su artículo 13, lo que a continuación se transcribe:

"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.*

Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Por su parte, la Ley de Movilidad de la Capital dispone lo siguiente:

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la



movilidad será la persona.

Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.

Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;*
- II. Ciclistas;*
- III. Personas usuarias del servicio de transporte público de pasajeros;*
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;*
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y*
- VI. Usuarios de transporte particular automotor.*

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.



Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

- I. *Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;*
- II. *Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;*
- III. *Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.*
- IV. *Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a amovilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;*
- V. *Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;*
- VI. *Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;*
- VII. *Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia delusor del automóvil particular;*
- VIII. *Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas*



y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

- IX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y*
- X. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.*

Artículo 11.- Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad, las siguientes:

- I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;*
- II. Definir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial atendiendo a lo señalado en el Programa General del Desarrollo en esa materia;*
- III. Fomentar en la sociedad, las condiciones generales para la implementación y desarrollo sistematizado de la cultura de la movilidad;*
- IV. ...*



V. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a XXVII. ... Sin correlativo XXVIII. a CII. ... Sin correlativo	Artículo 9.- ... I. a XXVII. ... XXVII Ter. Distintivo de Movilidad Eléctrica (DME): Calcomanía de identificación para Vehículos Eléctricos Personales (VEP) y Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPE), proporcionada por la "Secretaría" y deberá estar colocada en un lugar visible, al frente y atrás para el caso de VEP y al frente para el caso de VEMEPE; XXVIII. a CII. ... CII Bis. Vehículo Eléctrico Personal (VEP): Vehículo no motorizado que utiliza manubrio para su conducción, cuenta con acelerador independiente, con dos o más ruedas, equipado con un motor eléctrico que le proporciona una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora. Su motor tiene una



CIII. a CVI. ...	potencia continua nominal de menos de 250 watts. CIII. a CVI. ...
------------------	--

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XXVII TER Y LA FRACCIÓN CII BIS AL ARTÍCULO 9 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS PERSONALES Y DISTINTIVO DE MOVILIDAD ELÉCTRICA. .

DECRETO

ÚNICO.- Se adiciona Adiciona la Fracción XXVII Ter y la Fracción CII Bis al Artículo 9 de la Ley Movilidad de la Ciudad De México para quedar como sigue:

LEY MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 9.- ...

I. a XXVII. ...

XXVII Ter. Distintivo de Movilidad Eléctrica (DME): Calcomanía de identificación para Vehículos Eléctricos Personales (VEP) y Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPE), proporcionada por la "Secretaría" y deberá estar colocada en un lugar visible, al frente y atrás para el caso de VEP y al frente para el caso de VEMEPE;

XXVIII. a CII. ...



CII Bis. Vehículo Eléctrico Personal (VEP): Vehículo no motorizado que utiliza manubrio para su conducción, cuenta con acelerador independiente, con dos o más ruedas, equipado con un motor eléctrico que le proporciona una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora. Su motor tiene una potencia continua nominal de menos de 250 watts.

CIII. a CVI. ...

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.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles a los 15 días del mes de julio de 2026.

SUSCRIBE

Miguel Angel Macedo Escartín

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Certificado de firma		09/07/2026 16:17
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral	
Identificador: 6A501DE8F012BC47FA2A1994	Nombre: Miguel Angel Macedo Escartín	
Nombre y extensión: Iniciativa Definicion VEP y Distintivo en la Ley de Movilidad .docx (2).pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 3	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 189.146.108.9	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
6af44800c5173a1b14d79ac9a24504f76b8818b26df44759d565969d8d895242	09/07/2026 16:17	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
e54e2f2ba05418deb2e5b7c32220cbcd96e5da4f93097c0819a24e2b5a2a266		

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión:	Prestador de Servicios de Certificación (PSC):
09/07/2026 22:17:51 UTC (09/07/2026 16:17:51 Hora local de la Ciudad de México)	PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
d8df11cc-9de3-4eae-998f-e0a61864abad.cons	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19
Huella digital contenida en la constancia:	
e54e2f2ba05418deb2e5b7c32220cbcd96e5da4f93097c0819a24e2b5a2a266	

Firmantes		
Firmante 1. Miguel Angel Macedo Escartín		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6A501E09FE73F90D3049B2A7	Enviado: 09/07/2026
Derecho	IP: 189.146.108.9	16:17:16
Compañía: SR LUZ SA DE CV		Aceptó Aviso de
Método de notificación: Correo		Privacidad: 09/07/2026
Correo:		16:17:45
miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx		Visto: 09/07/2026 16:17:45
Teléfono:		Confirmado:
Emisor de la firma electrónica:		09/07/2026 16:17:46.293
Dibujada en dispositivo		Firmado:
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		09/07/2026 16:17:46.295

Firma con texto

Miguel Angel Macedo Escartín

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

