



Ciudad de México a 2 de Octubre de 2025

**DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL  
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
III LEGISLATURA  
PRESENTE**

Quién suscribe, **Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín** Integrante del Grupo Parlamentario Morena, III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 31, numeral 1, de la Constitución Política de la Ciudad de México, 56, párrafo tercero, 66, fracción XVII, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, y 5, fracción I, 94, fracción IV, 99, fracción II y artículo 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, y por medio del presente, someto a la consideración de esta Soberanía, la siguiente **Proposición con punto de acuerdo de urgente y obvia resolución por la cual se exhorta respetuosamente a las y los 66 diputados integrantes del Congreso de la Ciudad de México, para que a través de sus respectivos módulos legislativos informen correctamente a la ciudadanía sobre las obligaciones y responsabilidades de los vehículos de movilidad eléctrica personal (vemepe), establecidas en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.** al tenor de los siguientes:

## **I. ANTECEDENTES**

En la Ciudad de México, el crecimiento acelerado de nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad ha transformado las formas en que las personas se desplazan. Entre estos cambios destaca la incorporación de vehículos eléctricos ligeros y personales, que han modificado la dinámica de las vialidades, la convivencia en el espacio público y los retos en materia de seguridad vial.



El Congreso de la Ciudad de México aprobó en fecha reciente el Dictamen en sentido positivo con modificaciones, respecto de las iniciativas en materia de electromovilidad y micromovilidad, mediante el cual se reformaron y adicionaron diversas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, particularmente los artículos 9, 12 y 64.

Dicho dictamen incorporó la definición de Vehículo Motorizado Eléctrico Personal (VEMEPE), estableció obligaciones claras para sus usuarios y homologó la legislación local con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Este dictamen estableció avances relevantes:

1. **Definición jurídica de los Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPE).** Con ello se dotó de certeza legal a una categoría de vehículos que hasta entonces se encontraba en un vacío normativo, generando confusión tanto en autoridades como en usuarios.
2. **Determinación de obligaciones claras.** Se fijaron responsabilidades específicas para los usuarios de VEMEPE, con el fin de garantizar condiciones mínimas de seguridad, convivencia armónica en el espacio público y protección de las personas más vulnerables en la jerarquía de movilidad.
3. **Armonización legislativa.** Se homologó la legislación local con la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, lo que coloca a la Ciudad de México a la vanguardia en el cumplimiento de los estándares nacionales y en el fortalecimiento del derecho constitucional a la movilidad.

En este contexto, resulta prioritario no solo haber legislado, sino garantizar que las reformas aprobadas sean conocidas, comprendidas y aplicadas por la



ciudadanía, pues de lo contrario, los objetivos de seguridad vial, ordenamiento y sustentabilidad quedarían limitados.

## II. PROBLEMÁTICA PLANTEADA

La reciente reforma aprobada en materia de electromovilidad y micromovilidad representa un avance fundamental para el ordenamiento de los nuevos modos de transporte en la Ciudad de México. No obstante, pese a la relevancia de esta reforma, se ha detectado un desconocimiento generalizado por parte de la ciudadanía respecto a su contenido, lo cual genera una serie de problemáticas concretas:

1. **Confusión normativa.** La población usuaria de vehículos eléctricos ligeros suele agrupar bajo la misma categoría a bicicletas eléctricas, monopatines, patines, scooters, motocicletas ligeras y otros dispositivos de transporte personal. Esto ha ocasionado que se piense erróneamente que todas estas modalidades se encuentran sujetas a las nuevas obligaciones legales, cuando en realidad las disposiciones aplican únicamente a los Vehículos de Movilidad Eléctrica Personal (VEMEPE) que cumplen con parámetros específicos de potencia, velocidad y peso.
2. **Riesgo de rechazo social.** Si no se clarifica adecuadamente el alcance de las disposiciones, existe el riesgo de que la ciudadanía perciba la reforma como una medida restrictiva, compleja o innecesaria. Esto puede derivar en resistencia al cumplimiento de la norma y en desinformación que afecte la credibilidad del propio Congreso de la Ciudad de México.
3. **Impacto en la seguridad vial.** Una comunicación deficiente podría provocar que quienes realmente están obligados a cumplir con la



regulación —los conductores de VEMEPE— desconozcan sus responsabilidades, lo que incrementa el riesgo de incidentes viales y disminuye la efectividad de las medidas de prevención.

4. **Afectación a la política pública.** La falta de claridad en la información transmitida a la ciudadanía obstaculiza los objetivos de la política de electromovilidad, la cual busca armonizar la innovación tecnológica con la seguridad vial y la sostenibilidad ambiental. De no atenderse esta problemática, el espíritu de la reforma podría diluirse y perder legitimidad ante la sociedad.

Actualmente, la ciudadanía desconoce en gran medida el alcance de estas reformas. Existe el riesgo de que se piense que toda la micromovilidad eléctrica se encuentra sujeta a las nuevas obligaciones, cuando en realidad las disposiciones aplican únicamente a los vehículos que cumplen con las características definidas en la Ley, a saber:

- Velocidad máxima superior a 25 km/h.
- Potencia de 250 watts hasta 1 kW.
- Clasificación por peso: Tipo A (menor a 35 kg) y Tipo B (entre 35 y 350 kg).

De no aclarar esta situación, se puede generar confusión entre las y los usuarios, así como rechazo a una reforma que busca ordenar, proteger y dar seguridad vial a todas las personas en la Ciudad de México.

Por estas razones, resulta indispensable que las y los diputados, a través de sus módulos legislativos, asuman un papel activo en la difusión de la información



correcta, clara y accesible, para garantizar que la ciudadanía comprenda las características técnicas de los VEMEPE y las obligaciones derivadas de su uso.

### III. CONSIDERACIONES

#### **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 económicos disponibles;

VI. *Equidad.* Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;



VII. *Habitabilidad.* Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

VIII. *Inclusión e Igualdad.* El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

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

X. *Multimodalidad.* Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

XI. *Participación.* Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

XII. *Perspectiva de género.* Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;

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.

**Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros.** Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de



riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

- I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
- II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
- IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;
- V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;
- VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;
- VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;
- VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y



*transparentes de participación, y*

*IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.*

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 peatonales, 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 del uso 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.*

### **Reformas clave a la Ley de Movilidad la Ciudad:**

Artículo 9:

Modificación de definiciones en las fracciones LIII (Motocicletas), CIII (Vehículos motorizados) y CIV (Vehículos no motorizados)

La Fracción CIV. relativa a la definición de Vehículo no motorizado quedó de la siguiente manera derivado de una reserva aprobada por el Pleno del Congreso y en sintonía con la definición establecida en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

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

Adición de fracción CIII Bis para incluir el concepto de Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPES) los cuales se identifican conforme a lo siguiente:

Vehículo con motor eléctrico y manubrio con potencia continua nominal de 250 watts hasta 1 KW (1.34 HP)

Dos o más ruedas. y Velocidad superior a 25 km/h.



Los que no superen los 25 km/h serán considerados no motorizados.

Clasificación de VEMEPES:

Tipo A: Menos de 35 kg.

Tipo B: Entre 35 y 350 kg.

**Artículo 12, fracción IX:**

Atribución a la Secretaría de Movilidad para realizar estudios de creación, redistribución y adecuación de vialidades.

Priorización de

Personas peatonas.

Personas con discapacidad y movilidad limitada.

Personas ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados.

Transporte público de pasajeros.

Transporte y distribución de bienes y mercancías.

Vehículos motorizados particulares.

**Artículo 64, Requisitos para conducción:**

Uso en condiciones de seguridad vial y con respeto a normas de tránsito.

Licencia específica determinada a nivel reglamentario tras la aprobación de la reforma.

**Artículo Transitorio Tercero**

La Jefatura de Gobierno tiene 360 días para ajustar la normatividad reglamentaria



y administrativa a efectos de dar certeza jurídica a la ciudadanía.

Beneficios esperados:

Reducción de accidentes viales con este tipo de vehículos.

Mayor seguridad vial y certidumbre jurídica.

Marco legal actualizado que reconozca derechos de usuarias y usuarios de micromovilidad eléctrica.

Normas claras y efectivas para uso, circulación y condiciones mínimas de operación.

Alineación con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, para homologar criterios en vías urbanas.

Por todas las consideraciones vertidas someto a consideración del Pleno la siguiente Proposición con Punto de Acuerdo de urgente y obvia resolución al tenor de los siguientes :

#### IV. RESOLUTIVOS

**PRIMERO. Se exhorta respetuosamente a la persona titular de la Oficialía Mayor, Mtro. Liber Iván León Ortega, a la persona titular de la Coordinación de Comunicación Social, Lic. Donají Olivera Reyes y a la persona titular del Canal de Televisión del Congreso de la Ciudad de México, para que, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, colaboren en la implementación de una campaña de difusión clara, precisa y accesible para la ciudadanía —mediante carteles físicos y medios digitales— sobre las reformas aprobadas en materia de electromovilidad y micromovilidad, explicando que las nuevas obligaciones y responsabilidades son aplicables únicamente a los Vehículos de Movilidad Eléctrica Personal (VEMEPE) que cumplan con las características**



establecidas en los artículos 9, 12 y 64 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

**SEGUNDO.** El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente al Comité de Atención, Orientación y Quejas Ciudadanas y Asuntos Interinstitucionales a que, en el ámbito de sus atribuciones, lleve a cabo la difusión, en los 66 Módulos Legislativos de Atención, Orientación, Quejas Ciudadanas y Apoyo para el Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, de la información relativa a las nuevas obligaciones y responsabilidades aplicables a los Vehículos de Movilidad Eléctrica Personal (VEMEPE), previstas en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con el fin de garantizar que las personas usuarias de dichos vehículos estén debidamente informadas y, en consecuencia, se fortalezcan su derecho a la movilidad y la seguridad vial.

Dado en el pleno del Congreso de la Ciudad de México a los 2 días del mes de Octubre de 2025.

ATENTAMENTE

*Miguel Ángel Macedo Escartín*  
DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

## Certificado de firma

30/09/2025 10:24

## Documento electrónico

Identificador: 68DC03D6EAE4AF1C016379E9  
Nombre y extensión: P.A. EXHORTO 66 MODULOS LEGISLATIVOS VEMEPE (3).pdf  
Descripción:  
Cantidad de páginas: 20  
Estado: Firmado  
Firmantes: 1  
Huella digital del contenido del documento original:  
ae4097a623017b4b292da3770360ca5442f3ec2f32985fc0527c4524f29b6806  
Huella digital del documento firmado:  
6939ed0f799553c6d992a8e191e207fe28da8ccdc5b090836636fa587ffb4104

## Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral

Nombre: Miguel Angel Macedo Escartín  
Compañía: SR LUZ SA DE CV  
Correo electrónico: miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx  
Teléfono:  
Dirección IP: 189.146.137.14  
Fecha y hora de emisión  
(America/Mexico\_City):  
30/09/2025 10:22

## Constancia de conservación del documento firmado

## Información de la constancia NOM-151

## Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:  
30/09/2025 16:24:01 UTC (30/09/2025 10:24:01 Hora local de la Ciudad de México)  
Nombre y extensión:  
9ec51d73-aa7f-4402-b2f0-0a4b9a5cf527.cons  
Huella digital contenida en la constancia:  
6939ed0f799553c6d992a8e191e207fe28da8ccdc5b090836636fa587ffb4104

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  
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>

Firma  
ID: 68DC0411D93788336A1F8D26  
IP: 189.146.137.14

Fecha  
Enviado: 30/09/2025 10:22:51  
Aceptó Aviso de Privacidad: 30/09/2025 10:23:46  
Visto: 30/09/2025 10:23:46  
Confirmado:  
30/09/2025 10:23:46.781  
Firmado:  
30/09/2025 10:23:46.782

## Firma con texto



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/9ec51d73-aa7f-4402-b2f0-0a4b9a5cf527>

