



Ciudad de México, a 21 de Mayo 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 el que se exhorta a diversas autoridades de la Ciudad de México a implementar acciones de difusión y orientación ciudadana sobre las nuevas obligaciones, responsabilidades y disposiciones aplicables a los Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPES)**, al tenor de los siguientes:

### **I. ANTECEDENTES**

PRIMERO. En la Ciudad de México, el crecimiento acelerado de las nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad ha transformado significativamente la manera en que las personas se desplazan. Entre estos cambios destaca la incorporación de vehículos eléctricos ligeros y de movilidad personal, los cuales han modificado la dinámica de las vialidades, la convivencia en el espacio público y los desafíos en materia de seguridad vial y regulación urbana.

Ante esta nueva realidad, el Congreso de la Ciudad de México aprobó a finales de 2025 un Dictamen en sentido positivo con modificaciones respecto de



diversas iniciativas en materia de electromovilidad y micromovilidad, mediante el cual se reformaron y adicionaron distintas disposiciones de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, particularmente los artículos 9, 12 y 64. Con estas reformas se incorporó la definición de Vehículo Motorizado Eléctrico Personal (VEMEPE), se establecieron obligaciones específicas para sus usuarios y se armonizó la legislación local con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en la materia.

Entre los principales avances de este dictamen destaca, en primer lugar, la creación de una definición jurídica clara para los Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPE), lo que permitió otorgar certeza legal a una categoría de transporte que hasta entonces se encontraba en un vacío normativo, generando confusión tanto entre autoridades como entre usuarios. Asimismo, se determinaron obligaciones concretas para quienes utilizan este tipo de vehículos, con el objetivo de fortalecer la seguridad vial, fomentar una convivencia armónica en el espacio público y proteger a las personas más vulnerables dentro de la jerarquía de movilidad establecida en la legislación vigente.

SEGUNDO. Bajo esa dinámica, el pasado 5 de mayo de 2026, la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Clara Brugada Molina<sup>1</sup>, presentó y firmó el decreto mediante el cual se reforman el Reglamento de Tránsito y la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con el objetivo de regular el uso de Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPE) y Vehículos Eléctricos Personales (VEP), tales como scooters y motocicletas eléctricas. Estas modificaciones fueron planteadas como una medida orientada a fortalecer la seguridad vial, establecer reglas claras de convivencia entre los distintos modos de transporte y armonizar el marco normativo vigente conforme a la pirámide de movilidad, priorizando la protección de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.

---

<sup>1</sup><https://www.jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/presenta-clara-brugada-reformas-los-reglamentos-de-transito-y-de-la-ley-de-movilidad-de-la-cdmx-para-regular-uso-de-vehiculos-motorizados-electricos>



Durante la presentación oficial realizada en el Antiguo Palacio del Ayuntamiento, la titular del Ejecutivo local señaló que esta regulación responde al crecimiento acelerado del uso de vehículos eléctricos personales en la capital y a la necesidad de establecer condiciones que permitan prevenir accidentes, garantizar la convivencia vial y brindar certeza jurídica tanto a usuarios como a autoridades. Asimismo, destacó que las reformas no tienen un propósito recaudatorio, sino preventivo y de protección a la ciudadanía.

Entre las principales disposiciones anunciadas, se estableció la obligatoriedad de contar con licencia de conducir tipo A1 o A2 para operar vehículos VEMEPE, así como la implementación de un esquema obligatorio de emplacamiento. En este sentido, se informó que a partir del 1 de julio de 2026 todos los vehículos nuevos de esta categoría deberán comercializarse con placas desde los puntos de venta. Asimismo, las personas que ya posean este tipo de unidades contarán con un periodo de regularización del 1 de julio al 20 de noviembre de 2026 para registrarse y realizar el trámite correspondiente ante las autoridades competentes.

De igual forma, se anunció que la Secretaría de Seguridad Ciudadana iniciará la aplicación formal de sanciones a partir del 1 de septiembre de 2026, una vez concluido el periodo de socialización y difusión de las nuevas disposiciones. Las autoridades capitalinas señalaron que durante los primeros meses se privilegiará la generación de cultura vial y el conocimiento del nuevo marco normativo entre las personas usuarias.

Las reformas contemplan también diversas obligaciones y restricciones para quienes conduzcan este tipo de vehículos. Entre ellas destacan la prohibición de circular sobre banquetas, carriles confinados para transporte público y carriles centrales de vías de acceso controlado; la obligación de utilizar casco de protección; la prohibición de conducir bajo los efectos del alcohol; y la restricción de circular en vialidades cuya velocidad máxima supere los 50 kilómetros por hora.



Por su parte, el titular de la Secretaría de Movilidad, Héctor Ulises García Nieto, explicó que uno de los objetivos principales de la regulación es generar condiciones de mayor seguridad vial, disminuir conflictos en vías confinadas y contar con un padrón preciso del número de vehículos eléctricos personales que circulan en la ciudad. Asimismo, detalló que los VEMEPE serán clasificados de acuerdo con su velocidad, potencia y peso, diferenciando entre unidades ligeras y aquellas con mayores capacidades de desplazamiento.

En materia de sanciones, se informó que los vehículos que incumplan con el emplacamiento o las nuevas disposiciones podrán ser acreedores a multas económicas progresivas. Las primeras infracciones serán sancionadas con 10 UMAS; posteriormente, las reincidencias podrán alcanzar multas equivalentes a 15 y hasta 20 UMAS para casos reiterados.

Finalmente, el Gobierno de la Ciudad de México señaló que esta reforma forma parte de una estrategia integral para fortalecer la movilidad segura, sustentable y ordenada en la capital, garantizando la convivencia entre los distintos medios de transporte bajo principios de seguridad vial, legalidad y protección de las personas usuarias más vulnerables del espacio público.

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 en materia de electromovilidad y micromovilidad publicada en la Ciudad de México representa un avance importante para regular y ordenar los nuevos modos de transporte que circulan diariamente en la capital. Sin embargo, pese a la relevancia de estas disposiciones, existe un amplio desconocimiento por parte de la ciudadanía respecto a su alcance y contenido,



lo que ha generado diversas problemáticas relacionadas con la interpretación y aplicación de la norma.

Uno de los principales problemas es la confusión normativa. Actualmente, muchas personas agrupan bajo una misma categoría a bicicletas eléctricas, scooters, monopatines, patines eléctricos, motocicletas ligeras y otros dispositivos de transporte personal, lo que ha provocado la percepción errónea de que todas estas modalidades están sujetas a las nuevas obligaciones legales. No obstante, la reforma únicamente aplica a los Vehículos de Movilidad Eléctrica Personal (VEMEPE) que cumplen con características específicas establecidas en la Ley, tales como contar con una velocidad máxima superior a 25 km/h, una potencia de entre 250 watts y 1 kW, así como una clasificación por peso: Tipo A, menores a 35 kilogramos, y Tipo B, de entre 35 y 350 kilogramos.

La falta de claridad en la difusión de esta información también puede generar un riesgo de rechazo social. Si la ciudadanía percibe la reforma como una medida excesiva, restrictiva o innecesaria, podría surgir resistencia al cumplimiento de la norma, además de desinformación que afecte la credibilidad de las instituciones encargadas de impulsarla. A ello se suma que una comunicación deficiente puede impactar negativamente en la seguridad vial, ya que las personas que sí se encuentran obligadas a cumplir con la regulación podrían desconocer sus responsabilidades, incrementando con ello el riesgo de incidentes de tránsito y reduciendo la efectividad de las medidas preventivas.

Asimismo, esta situación afecta directamente los objetivos de la política pública en materia de electromovilidad, cuyo propósito es armonizar la innovación tecnológica con la seguridad vial, la movilidad sustentable y la protección de todas las personas usuarias de la vía pública. De no atenderse esta problemática

mediante campañas claras y accesibles de información, el espíritu de la reforma podría diluirse, generando confusión entre las y los usuarios y debilitando la



legitimidad de una medida que busca ordenar, proteger y brindar mayor seguridad vial en la Ciudad de México.

Por otra parte, los accidentes viales en la Ciudad de México en los que están involucrados Vehículos Eléctricos de Movilidad Personal (VEMEPE), como bicicletas, motocicletas y scooters eléctricos, aumentaron 50 por ciento<sup>2</sup> durante el primer cuatrimestre de 2026 en comparación con el mismo periodo de 2025. De acuerdo con el coordinador general del C5, Salvador Guerrero Chiprés, los hechos de tránsito pasaron de 128 a 192 casos, mientras que en el último año se contabilizaron 582 accidentes relacionados con este tipo de unidades. Además, marzo de 2026 fue el mes con mayor incidencia, concentrando el 9.6 por ciento de los reportes registrados.

El funcionario advirtió que la cifra podría ser aún mayor, ya que muchos incidentes no son reportados. Las alcaldías con más registros fueron Cuauhtémoc, Iztapalapa, Miguel Hidalgo, Benito Juárez y Coyoacán. En las vialidades de la capital es cada vez más frecuente observar a usuarios de estos vehículos circulando a altas velocidades, zigzagueando entre automóviles y peatones, e incluso transitando en sentido contrario, muchas veces sin casco y hasta con menores de edad a bordo. Aunado a ello, comerciantes del sector consideran que una posible regulación y el emplacamiento de estas unidades podría impactar negativamente en sus ventas.

Por estas razones, resulta indispensable que autoridades y 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 VEMEPEs y las obligaciones derivadas de su uso.

### III. CONSIDERACIONES

#### Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

<sup>2</sup><https://www.razon.com.mx/ciudad/2026/05/14/aumentan-50-los-accidentes-de-vehiculos-electricos-en-la-cdmx/>



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 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.*

Las reformas aprobadas a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México incorporaron modificaciones relevantes para regular la electromovilidad y la micromovilidad en la capital. **Entre los cambios más importantes se encuentran las adecuaciones al artículo 9**, mediante las cuales se actualizaron las definiciones relativas a motocicletas, vehículos motorizados y vehículos no motorizados. En particular, **la fracción CIV**, referente a los vehículos no motorizados, quedó armonizada con la definición establecida en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, señalando que se consideran como tales los vehículos de tracción humana, como bicicletas, monociclos, triciclos y cuatriciclos, así como vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines. Asimismo, se incluyó a aquellos asistidos por motores de baja potencia que no sean susceptibles de alcanzar velocidades mayores a 25 kilómetros por hora, además de los utilizados por personas con discapacidad.

De igual forma, se adicionó **la fracción CIII Bis** para incorporar el concepto de Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPE), definiéndolos como



aquellos que cuentan con motor eléctrico y manubrio, con una potencia continua nominal de entre 250 watts y 1 kilowatt, dos o más ruedas y capacidad para superar velocidades de 25 kilómetros por hora. La reforma también estableció que los vehículos que no excedan dicha velocidad serán considerados no motorizados. Además, se clasificaron los VEMEPE en dos categorías: Tipo A, con peso menor a 35 kilogramos, y Tipo B, con un peso de entre 35 y 350 kilogramos.

Por otra parte, las modificaciones al **artículo 12**, fracción IX, otorgaron a la Secretaría de Movilidad atribuciones para realizar estudios relacionados con la creación, redistribución y adecuación de vialidades, bajo un criterio de jerarquía de movilidad. En este sentido, se prioriza a las personas peatonas, a las personas con discapacidad y movilidad limitada, a las personas ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, así como al transporte público de pasajeros, al transporte y distribución de bienes y mercancías, y finalmente a los vehículos motorizados particulares.

Asimismo, las reformas al **artículo 64** establecieron que la conducción de estos vehículos deberá realizarse en condiciones de seguridad vial y con pleno respeto a las normas de tránsito vigentes. También se contempló la creación de una licencia específica, cuya regulación será determinada posteriormente a nivel reglamentario. En complemento, el artículo transitorio tercero dispuso que la Jefatura de Gobierno contará con un plazo de 360 días para adecuar la normatividad reglamentaria y administrativa correspondiente, con el objetivo de brindar certeza jurídica a la ciudadanía.

Entre los beneficios esperados de estas reformas destacan la reducción de accidentes viales relacionados con este tipo de vehículos, el fortalecimiento de la seguridad vial y la generación de mayor certidumbre jurídica para las personas usuarias de micromovilidad eléctrica. Asimismo, se busca consolidar un marco legal actualizado que reconozca derechos y obligaciones, establecer reglas claras para la circulación y operación de estos vehículos y armonizar la legislación local con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial,



homologando criterios en las vías urbanas de la Ciudad de México.

**Por todas las consideraciones vertidas someto a consideración del Pleno del Congreso de la Ciudad de México 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 del Congreso de la Ciudad de México; Mtro. Liber Iván León Ortega, así como a la persona titular del Canal de Televisión del Congreso de la Ciudad de México; Mtro. Jorge Armando Rocha Gutiérrez, para que, en el ámbito de sus respectivas atribuciones y con base en su suficiencia presupuestal, colaboren en la implementación de una campaña de difusión clara, precisa y accesible dirigida a la ciudadanía, mediante carteles físicos, materiales informativos y medios digitales, respecto de las reformas al Reglamento de Tránsito y al Reglamento de la Ley de Movilidad en materia de Vehículos de Movilidad Eléctrica Personal (VEMEPE), explicando de manera puntual las nuevas obligaciones, responsabilidades y alcances de dichas disposiciones.

**SEGUNDO.** El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente al Comité de Atención, Orientación y Quejas Ciudadanas y Asuntos Interinstitucionales para que, en el ámbito de sus atribuciones y a través de los 66 Módulos Legislativos de Atención, Orientación, Quejas Ciudadanas y Apoyo para el Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, lleve a cabo la difusión de información relativa a las obligaciones y responsabilidades aplicables a los Vehículos de Movilidad Eléctrica Personal (VEMEPE), previstas en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, con el propósito de garantizar que las personas usuarias de dichos vehículos cuenten con información clara y suficiente, fortaleciendo así su derecho a la movilidad y a la seguridad vial.

**TERCERO.** Se exhorta respetuosamente a la persona titular de la Dirección General del Sistema de Transporte Colectivo Metro; Mtro. Adrian Ruvalcaba



Suárez para que, en el ámbito de sus atribuciones y con base en su suficiencia presupuestal, implemente acciones de difusión a través de los distintos medios informativos y espacios de comunicación del STC Metro, respecto de las nuevas obligaciones y disposiciones aplicables a los Vehículos de Movilidad Eléctrica Personal (VEMEPE) en la Ciudad de México, con el objetivo de informar y concientizar a la ciudadanía sobre el uso responsable y seguro de este tipo de vehículos.

Dado en el pleno del Congreso de la Ciudad de México a los 21 días del mes de Mayo de 2025.

**ATENTAMENTE**

*Miguel Angel Macedo Escartín*

**DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN**

Certificado de firma		18/05/2026 12:22
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Manifestación unilateral	
<b>Identificador:</b> 6A0B58CBB2191D07901DCFC1 <b>Nombre y extensión:</b> P.A. DIFUSION DE OBLIGACIONES VEMEPES (3).pdf <b>Descripción:</b> <b>Cantidad de páginas:</b> 3 <b>Estado:</b> Firmado <b>Firmantes:</b> 1 <b>Huella digital del contenido del documento original:</b> 80a107e1cce0daf1072eccf5268a93460de539663d2fbbd0b0b7f8b7b7f94486 <b>Huella digital del contenido del documento firmado:</b> d355fa98ecbf0dc8b463e5d082ae8dcc9fe7b8b5f93df1fbace6a198e628d6d7	<b>Nombre:</b> Miguel Angel Macedo Escartín <b>Compañía:</b> SR LUZ SA DE CV <b>Correo electrónico:</b> miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx <b>Teléfono:</b>  <b>Dirección IP:</b> 189.146.154.24  <b>Fecha y hora de emisión</b> <b>(America/Mexico_City):</b> 18/05/2026 12:22	

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
<b>Fecha de emisión:</b> 18/05/2026 18:22:44 UTC (18/05/2026 12:22:44 Hora local de la Ciudad de México) <b>Nombre y extensión:</b> 168a1924-530f-4cbd-8cbc-cfb7c71bc949.cons <b>Huella digital contenida en la constancia:</b> d355fa98ecbf0dc8b463e5d082ae8dcc9fe7b8b5f93df1fbace6a198e628d6d7	<b>Prestador de Servicios de Certificación (PSC):</b> PSC WORLD S.A. DE C.V. <b>Certificado PSC válido desde:</b> 2017-07-19 <b>Certificado PSC válido hasta:</b> 2029-07-19

Firmantes		
Firmante 1. Miguel Angel Macedo Escartín		
Atributos	Firma	Fecha
<b>Tipo de actuación:</b> Por su Propio <b>Derecho</b> <b>Compañía:</b> SR LUZ SA DE CV <b>Método de notificación:</b> Correo <b>Correo:</b> miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx <b>Teléfono:</b> <b>Emisor de la firma electrónica:</b> Dibujada en dispositivo <b>Plataforma:</b> https://app.con-certeza.mx	<b>ID:</b> 6A0B58EC79C116726505C7E9 <b>IP:</b> 189.146.154.24  <div style="border: 1px dashed blue; padding: 5px; display: inline-block;">                 Firma con texto  <i>Miguel Angel Macedo Escartín</i> </div>	<b>Enviado:</b> 18/05/2026 12:22:06 <b>Aceptó Aviso de Privacidad:</b> 18/05/2026 12:22:37 <b>Visto:</b> 18/05/2026 12:22:37 <b>Confirmado:</b> 18/05/2026 12:22:37.559 <b>Firmado:</b> 18/05/2026 12:22:37.56

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

