

**Ciudadanas y ciudadanos integrantes del Ayuntamiento**  
Presentes.

En reunión de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial, se aprobó por unanimidad la metodología de estudio y dictamen de la iniciativa formulada por integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política, a efecto de reformar los artículos 16 bis, fracción IV; 33, fracción XIX; 64, fracción V bis; y 84, y adicionar las fracciones V ter y VIII al artículo 64, reubicándose el contenido de la actual VIII en la fracción IX; y un párrafo tercero al artículo 153 de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Sobre lo anterior, las diputadas y diputados integrantes de esta Comisión, acordaron por unanimidad solicitarles opinión sobre lo citado; considerando una temporalidad para su amable respuesta de hasta 15 días hábiles.

De conformidad con lo previsto en la fracción II del artículo 76 y los artículos 88 y 89 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato.

Sin otro particular por el momento, reciba un cordial saludo.

**Atentamente**  
**Guanajuato, Gto., 03 de octubre de 2025**



**Lic. Marco Antonio Hernandez Arellano**  
**Secretario Técnico de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial**



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO



**DIPUTADA PLÁSIDA CALZADA VELÁZQUEZ**  
**PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA**  
**P R E S E N T E.**

Quienes suscribimos, las personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política ante la Sexagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Guanajuato, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 56 fracción II de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato; 175 fracción II y 176 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, nos permitimos someter a la consideración de la Asamblea, la presente iniciativa de Decreto a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en atención a la siguiente:

### **Exposición de motivos**

La presente iniciativa busca ampliar y fortalecer la protección y seguridad de las personas usuarias de motocicletas y de la ciudadanía en general, mediante el uso adecuado de cascos certificados, elementos reflejantes en la indumentaria de los usuarios, aditamentos luminosos indispensables y la prohibición del uso de motocicletas para la prestación del servicio de transporte sin ruta fija, ya sea público o privado. Así como la atención a las externalidades ocasionadas por el uso de este vehículo motorizado, mediante la implementación de campañas de educación vial y la reducción de la contaminación por ruido.

### **Justificación.**

En la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se recoge el derecho de todas las personas a una movilidad segura, accesible, eficiente, sostenible, incluyente y equitativa, este derecho constitucional, reconoce la necesidad de proteger a los usuarios vulnerables de la vía pública, como los peatones, los ciclistas y los motoristas, y se definen los sectores implicados en la promoción de la seguridad vial, la movilidad sostenible y la preservación del medio ambiente toda vez que este incida en materia de movilidad.

Dicho lo anterior, la presente iniciativa, incide en 5 vertientes fundamentales: uso de cascos certificados, elementos reflectantes y luminosos, contaminación por ruido, campañas de educación vial y uso adecuado de cascos; así como la prohibición del uso de motocicletas para la prestación del servicio de transporte sin ruta fija, tanto en el ámbito público como privado. En aras de ofrecer una atención integral a las necesidades y realidades de los usuarios de motocicletas y la ciudadanía en general.



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

### **Uso de cascos certificados.**

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), se estima que el tránsito causó 1,19 millones de muertes en 2021, es decir, una tasa de 15 muertes por 100 000 habitantes. Las muertes y los traumatismos causados por el tránsito siguen constituyendo un gran reto para la salud y el desarrollo a escala mundial. En 2019, las colisiones viales eran la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años, y la duodécima causa de muerte si se tienen en cuenta todas las edades. Dos tercios de los fallecidos son personas en edad laboral (18 a 59 años), lo que causa enormes perjuicios sanitarios, sociales y económicos en el conjunto de la sociedad.

Según datos del informe de la OMS, refiere que los cinco principales factores de riesgo que influyen en los siniestros viales son: el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del casco en motocicleta y los cinturones de seguridad y los sistemas de retención infantil. Asimismo, que el 20% de los conductores de motocicletas y el 30% de los pasajeros indicaron que no utilizaban el casco, lo que se corresponde con el 26%-47% de motociclistas que admitieron no utilizarlo a pesar de ser obligatorio.

Asimismo, la OMS refiere que los motociclistas y otros conductores de vehículos de motor de dos o tres ruedas representan el 30% de los fallecidos. Los ocupantes de vehículos de cuatro ruedas representan el 25% de los fallecidos. Los peatones representan el 21% de las muertes y los ciclistas, el 5%. Los ocupantes de vehículos que transportan a más de 10 personas, los vehículos pesados y otros usuarios constituyen el 19% de los fallecidos, según muestran las cifras de la OMS en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023<sup>1</sup>.

En el caso de México la mortalidad entre ciclistas, peatones y motociclistas alcanza el 60% del total de defunciones por accidentes de tránsito, afirman investigadores del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP) en el artículo *"El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial"*, publicado en *Cadernos de Saúde Pública* en el 2014. En este documento, los autores destacan el interés sobre las lesiones fatales y no fatales entre los motociclistas del país. De 1999 a 2009 las muertes entre los usuarios de motocicletas aumentaron 332.2%. Llama la atención que, durante el mismo periodo, el número de motocicletas en el país incrementó 312%. De acuerdo

---

<sup>1</sup> Consultado en la siguiente página: <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

con el análisis de datos de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, los motociclistas constituyeron el 23% de los 1.4 millones de personas que reportaron haber sufrido un accidente vial sin consecuencias fatales en el país.

En este tenor, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía en su programa de información *Accidentes de tránsito*, cuantificó que para el año 2023 -último año en el que se publicaron datos-, en Guanajuato se registraron 4,502 colisiones con motocicletas, si bien los datos no permiten inferir cuantos de ellos resultaron fatales, existen estimaciones como la hecha por la *National Highway Traffic Safety Administration* NHTSA, la cual afirma que un motociclista tiene 27 veces más probabilidades de morir en accidentes por kilómetros recorridos que los ocupantes de automóviles<sup>2</sup>.

En otro orden de ideas, en los últimos siete años, en el estado de Guanajuato se ha registrado un aumento del 103.42%<sup>3</sup> en el registro de motocicletas en el padrón vehicular de la Secretaría de Finanzas, siendo un indicativo de la popularidad que se ha acrecentado en el uso de este medio de transporte, derivado de su bajo precio relativo a otros vehículos motorizados, la menor demanda de combustible para su desplazamiento y su uso como herramienta de trabajo para aquellas personas que reparten alimentos a través de plataformas digitales.

Con la ampliación en dicho padrón de motocicletas, existen riesgos asociados en su uso, tales como el aumento en las probabilidades de sufrir accidentes de tránsito que pueden tener consecuencias irreversibles para el conductor, debido a la exposición física que se tiene cuando se conduce este tipo de medio de transporte. Los traumatismos craneoencefálicos son la principal causa de muerte en la mayoría de los siniestros de motocicleta. Los cascos de calidad -certificados- reducen el riesgo de muerte en más de seis veces y reducen el riesgo de traumatismos cerebrales hasta en un 74%.

Dicho lo anterior, en el estado de Guanajuato, la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, establece en su artículo 64, fracción V bis, párrafo segundo que: *Toda persona que viaje en motocicleta deberá utilizar debidamente colocado, ajustado y de su talla, casco protector para motocicleta que cumpla con las especificaciones o características establecidas por la norma oficial mexicana aplicable.*

<sup>2</sup> Consultado de <https://autojusticeattorney.com/es/likelihood-of-motorcycle-crash/>

<sup>3</sup> Cálculo realizado con los datos provenientes del Padrón Vehicular del Estado de Guanajuato extraíbles de: [https://finanzas.guanajuato.gob.mx/c\\_padrones/index.php#datos](https://finanzas.guanajuato.gob.mx/c_padrones/index.php#datos)



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Al respecto, la norma oficial aplicable es la *NOM-206-SCFI/SSA2-2018 -Cascos de seguridad para la prevención y atención inmediata de lesiones en la cabeza de motociclistas-; Acciones de promoción de la salud -Especificaciones de seguridad y método de prueba, información comercial y de etiquetado-*, la cual tiene como objetivo establecer las especificaciones, métodos de pruebas para los cascos de seguridad para usuarios de motocicleta y otros usuarios de vehículos de motor, así como promover su uso para prevenir y disminuir la gravedad de las lesiones en la cabeza, y establecer la información comercial y etiqueta que ostentan los cascos de seguridad para motociclistas en los Estados Unidos Mexicanos.

No obstante de lo anterior, a pesar de obligatoriedad del uso del casco y que cumpla con norma oficial, varios problemas frenan su adopción y el uso adecuado de cascos. Entre ellos, la correcta vigilancia y sanción del uso del casco; la norma expresa del uso del casco de calidad -certificado- y su correcto uso; la disponibilidad y asequibilidad de cascos de calidad y la falta de cascos disponibles para los niños e incluso la desinformación. Suma que la norma oficial referida, establece que: *Esta Norma Oficial Mexicana no es equivalente (NEQ) con ninguna Norma Internacional, por no existir esta última al momento de su elaboración.*

Por lo tanto, consideramos que resulta relevante que el marco normativo guanajuatense cumpla con las mejores prácticas y estándares internacionales en la materia, y la oportunidad de subsanar un vacío que por el simple transcurso del tiempo, desde la publicación de la norma oficial -2018- al día de hoy, existe.

Al respecto, referimos que las certificaciones de mayor uso a nivel mundial son DOT y ECE, la primera expedida por la *National Highway Traffic Safety Administration NHTS* del gobierno de los Estados Unidos, actualizada el 21 de mayo de 2015; la cual tiene como propósito reducir las fatalidades y heridas resultantes de accidentes de tráfico en donde se ven involucrados el uso de cascos de motocicletas que no cumplen con la *Federal Motor Vehicle Safety Standard FMVSS No. 218*<sup>4</sup>. La segunda, expedida por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, siendo su última actualización el 24 de agosto de 2021, la cual aplica a cascos protectores para conductores y pasajeros de bicimotos y motocicletas con o sin vehículo lateral y los visores equipados a dichos cascos o que se pretendan añadir<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Consultado de <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-2015-05-21/pdf/2015-11756.pdf>

<sup>5</sup> Consultado de <https://unece.org/sites/default/files/2025-05/R022r5e%20%282%29.pdf>



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Observando lo anterior, consideramos que la incorporación de mejores prácticas como el uso de casco de calidad -certificado- y su correcto uso, así como la adopción de estándares tanto nacionales como su homologación internacional en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, es una medida legislativa viable para mitigar el riesgo de muerte por traumatismos y permite que dicha Ley se mantenga actualizada frente a futuras modificaciones de la normas oficiales mexicanas y de las certificaciones internacionales, traduciéndose en un ajuste orientado a adoptar las mejores prácticas emitidas por la OMS y las certificaciones de mayor uso a nivel mundial.

En consecuencia, esta medida fortalece la protección de las personas usuarias de motocicleta, al asegurar que los criterios técnicos de seguridad en cascos no se vean desfasados ante las actualizaciones en los distintos marcos normativos. Así, la ley garantiza que se tomen en cuenta las disposiciones actualizadas y ampliamente aceptadas a nivel mundial.

Un ejemplo de lo anterior es el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México que en su artículo 37 fracción III inciso d) establece lo siguiente:

*Utilizar casco protector, diseñado exclusivamente para la conducción de motocicleta, que cuente con especificaciones de seguridad, y asegurarse que la persona acompañante también lo porte; el casco deberá encontrarse debidamente colocado en la cabeza y abrochado, sin muestras de deterioro ni con fracturas visibles; asimismo, deberá contar con la certificación aplicable y/o con los siguientes elementos de seguridad:*

- 1. Armazón: barrera rígida que le da forma estructural y brinda protección;*
- 2. Relleno amortiguador: relleno de 3 a 4 centímetros de espesor para absorber impactos;*
- 3. Relleno de confort: parte del casco que está en contacto con la cabeza del usuario y contribuye a que el casco se ajuste correctamente a la cabeza;*
- 4. Sistema de retención: mecanismo que mantiene el casco en la cabeza durante una colisión, donde por acción de la inercia el mismo tiende a*



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

*salirse de su lugar. Consta de correas, anclajes y mecanismo de cierre o abrochado; y,*

*5. Visor: debe asegurar la correcta visibilidad y ser resistente ante el impacto de objetos.*

Como puede observarse, hace una mención amplia al hablar de certificaciones aplicables sin acotar a una en específico y además establece lo mínimo indispensable en materia de seguridad.

Bajo este contexto, resulta primordial, mediante la adopción y aplicación de una legislación adecuada, que el usuario de motocicleta tome todas las previsiones posibles para prevenir un accidente fatal de tránsito; siendo una de ellas el uso de casco. Este aditamento, siempre y cuando se encuentre certificado, en razón de que disminuye el riesgo y severidad de las lesiones en un 72%; disminuye la posibilidad de muerte hasta en un 39% dependiendo de la velocidad del impacto y, también disminuye los costos en salud relacionados con este tipo de siniestralidades<sup>6</sup>.

Por otra parte, es preciso apuntar que el uso del casco certificado puede resultar más caro para el consumidor, ya que el productor tiene que utilizar materiales de mejor calidad para poder pasar las pruebas de seguridad, sin embargo los beneficios reportados por el uso de este tipo de casco, va desde evitar la muerte en los casos de mayor gravedad hasta la reducción significativa en los costos de salud derivados de algún percance de tráfico, por lo que se considera que la presente propuesta es una medida oportuna.

Robustece lo anterior, el *manual de seguridad vial para decisores y profesionales sobre cascos* publicado por la OMS, que se señala que el casco cumple tres funciones:

*1) Reduce la desaceleración del cráneo y, por lo tanto, el movimiento del cerebro al absorber el impacto. El material mullido incorporado en el casco absorbe parte del impacto y, en consecuencia, la cabeza se detiene con más lentitud. Esto significa que el cerebro no choca contra el cráneo con tanta fuerza.*

<sup>6</sup> Consultado de <https://www.gob.mx/sct/articulos/manejar-motocicletas-con-seguridad?idiom=es#:~:text=Utilizar%20un%20casco%20de%20seguridad,con%20este%20tipo%20de%20siniestralidades.>



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

*2) Dispersa la fuerza del impacto sobre una superficie más grande, de tal modo que no se concentre en áreas particulares del cráneo.*

*3) Previene el contacto directo entre el cráneo y el objeto que hace impacto, al actuar como una barrera mecánica entre la cabeza y el objeto.*

### **Elementos reflectantes y luminosos.**

En la seguridad vial es de suma importancia la visibilidad como componente inicial, dentro de la movilidad, las personas motociclistas son vulnerables por las dimensiones, y por el punto ciego de los vehículos. El uso de luces visibles y elementos reflectantes reduce siniestros nocturnos o en condiciones de baja visibilidad como se menciona en el estudio sobre los riesgos y accidentes de motociclistas<sup>7</sup>.

El riesgo de accidente en motocicleta aumenta en condiciones nocturnas, de niebla, lluvia, o en vialidades en mal estado, momentos en los que la visibilidad general disminuye. A esto se suma la falta de prendas reflejantes, y la ausencia de cultura vial preventiva, tanto por parte de los motociclistas como de los demás usuarios de la vía pública.

De acuerdo con la Organización Mundial para la Salud, la ropa reflectante mejora la visibilidad del conductor y el pasajero al acrecentar el contraste de brillo entre los motociclistas y su entorno, y contribuye a reducir en casi un tercio el riesgo de accidentes y lesiones graves o muertes en relación con estos vehículos.

Por considerar sumamente importante el contar con luces o equipo de iluminación de manera obligatoria en las motocicletas, es necesario establecerla dicha obligación en nuestro ordenamiento local de Movilidad.

### **Contaminación por ruido.**

El estado de Guanajuato, cada vez más, se ha enfrentado al aumento del uso de la motocicleta como principal medio de transporte. Esta situación ha traído consigo una serie de beneficios, como mayor movilidad, menor consumo de combustible y

<sup>7</sup> Wells S, Mullin B, Norton R, Langley J, Connor J, Lay-Yee R, Jackson R. Motorcycle rider conspicuity and crash related injury: case-control study. *BMJ*. 2004 Apr 10;328(7444):857. doi: 10.1136/bmj.37984.574757.EE. Epub 2004 Jan 23. PMID: 14742349; PMCID: PMC387473.



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

accesibilidad económica. Sin embargo, también ha generado problemáticas importantes, entre las que destaca la creciente contaminación auditiva o acústica.

El ruido excesivo producido por motocicletas, sobre todo aquellas que han sido modificadas para aumentar su potencia o eliminar sistemas de escape regulados, representa una fuente significativa de molestia para la población.

Ante esta situación, es necesario explorar alternativas que permitan paliar esta externalidad. En este sentido, se tienen identificadas las experiencias de los municipios como San José Iturbide en donde se han implementado un operativo permanente para sancionar a vehículos que generen sonidos excesivos, con multas que pueden alcanzar hasta 50 UMA's<sup>8</sup>. Por otra parte, el municipio de Xichú por medio de la Dirección de Tránsito Municipal comenzará a aplicar multas administrativas a propietarios de motocicletas con exceso de ruido<sup>9</sup>.

En reconocimiento a la innovación regulatoria propuesta por los municipios citados, consideramos que nuestra legislación tome como referencia estas experiencias para atender esta problemática y establecer criterios generales.

De igual manera, existen casos de otras entidades federativas como Zacatecas, que, en su Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad, se dictan las medidas necesarias para normar, controlar y reducir la emisión de ruidos producidos por el uso de vehículos que afecten al medio ambiente. En su artículo 123 fracción V se establece lo siguiente:

*Se prohíbe también a los conductores de vehículos la utilización en volumen excesivo, con respecto a tales normas oficiales mexicanas y tratados, de radios, tocacintas o aparatos estereofónicos que produzcan daño a la salud o perturben la tranquilidad pública.*

Asimismo, otras entidades que han regulado de manera específica en la materia: como ejemplos se encuentra la Ley de Atención y Prevención de la Contaminación Visual y Auditiva para el Estado de Puebla, la Ley contra el ruido en el Estado de Veracruz, la Ley para Combatir el Ruido en el Estado de Coahuila de

<sup>8</sup> Periódico Correo. (15 de Abril de 2025). Ruido alto en autos y motos será multado en San José Iturbide.

<sup>9</sup> Periódico Correo. (30 de Enero de 2025). ¿Tú moto es ruidosa? En Xichú podrías recibir una multa hasta por más de 500 pesos.



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Zaragoza. Por lo que se observa la existencia de esfuerzos para remediar esta externalidad.

Para el caso de nuestra entidad, la Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios, menciona que las políticas y programas de movilidad deberán promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, entre ellas a que reduzca el ruido. Por su parte, el artículo 82 establece que:

*Los vehículos deberán contar con los dispositivos necesarios para prevenir y controlar la emisión de ruidos y gases que propicien la contaminación ambiental. Las características y condiciones en que se hará la instalación de los dispositivos de referencia, serán determinadas por el reglamento de esta Ley y los ordenamientos ambientales aplicables.*

De igual manera, la Ley para la Protección y Preservación del Ambiente del Estado de Guanajuato, ya incluye una base legal vinculada a la contaminación acústica en su artículo 138, donde prohíbe las emisiones de ruidos y vibraciones que excedan los límites máximos establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas (NOM). También señala que el Ejecutivo estatal y los ayuntamientos deben adoptar medidas para impedir estas emisiones y aplicar sanciones en caso de incumplimiento.

Derivado de lo anterior, consideramos necesario fortalecer nuestro marco normativo a través de la observancia en la Ley, con la implementación de campañas informativas y concientización sobre los efectos negativos de la contaminación por ruido que incidan en la materia de movilidad. Siendo un elemento esencial la coordinación institucional entre las dependencias del Poder Ejecutivo y los municipios.

Por otra parte, es fundamental salvaguardar el derecho de propiedad privada de los usuarios, por lo que no se prohíbe expresamente la modificación de los dispositivos sonoros de las motocicletas, no obstante, si se establece una restricción en cuanto a que estas modificaciones no excedan las emisiones sonoras permitidas por la normatividad vigente. Lo anterior garantiza que el usuario no vea cortado su derecho de propiedad privada sobre las modificaciones a un bien adquirido y asegura que los demás ciudadanos no vean afectada su tranquilidad.



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

### **Campañas de educación vial y del uso adecuado del casco, y número de tripulantes.**

Considerando que los individuos se enfrentan constantemente a asimetrías de información, es fundamental que nuestro marco normativo local en materia de movilidad debe reforzar sus mecanismos orientados a difundir información entre la población. Un indicativo de esta circunstancia es la nula reducción reportada por el INEGI respecto a las colisiones en motocicletas para el periodo 2020-2023.

Un ejemplo que destacar es la Ciudad de México en donde los procesos de difusión están enmarcados por la impartición de talleres a conductores de motocicletas para la experiencia en conducción segura y con el enfoque de evitar accidentes, así como campañas para concientizar a los motociclistas y salvar vidas.

Es necesario destacar que no basta establecer el uso de cascos certificados, ya que este debe estar acompañado de un esfuerzo por parte de las autoridades para promover y profundizar su uso, de tal manera que se garantice una movilidad segura, siendo esta un aspecto crucial del derecho universal a la salud y a la movilidad segura.

Consideramos importante reforzar la regulación del número de tripulantes en vehículos asentado en la tarjeta de circulación, al ser una medida fundamentada en seguridad vial, salud pública y certeza jurídica, así como el regularse en el reglamento o en disposiciones administrativas, los criterios a considerar para determinar dicho número, como lo son, la capacidad técnica del vehículo, condiciones de seguridad para cada pasajero y la protección especial a menores.

Aunado a lo anterior, con relación a las motocicletas, se deberá de considerar que están diseñadas por el fabricante para soportar un número específico de personas (usualmente conductor más un pasajero). Excederlo compromete la estabilidad, maniobrabilidad y capacidad de frenado, lo cual, se traduce en un incremento de riesgo para los usuarios en una colisión. También, dejamos la posibilidad de diferenciar entre motos convencionales, con sidecar, o vehículos adaptados para transporte múltiple.



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

### **Prohibición de la prestación del servicio de transporte sin ruta fija mediante el uso de motocicletas.**

En los últimos años, las plataformas tecnológicas de servicios se han popularizado entre la población debido a su uso intuitivo, precios competitivos y eficacia al satisfacer ciertas necesidades. Esto se ha traducido en una demanda creciente del servicio que ha orillado a que nuevos competidores ingresen al mercado y diversifiquen su oferta, la cual va desde el servicio de transporte en automoviles, entrega de comida y productos diversos. Y, en últimas fechas la oferta del servicio de moto-taxi, promovida además por la proliferación de motocicletas, su bajo consumo de combustible y fácil movilidad en zonas urbanas, características que las vuelven más competitivas respecto a un auto sedán.

Relativo al servicio de moto-taxi, es preciso revisar lo que establece la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en su artículo 4 relativo a los Principios de movilidad y seguridad vial, fracciones XV y XVI:

**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;*

Lo anterior también es observado por nuestra Ley local en materia movilidad en su artículo 4, fracciones XVI y XVII.

Dicho esto, el uso de motocicletas como medio de transporte sin ruta fija contraviene los principios descritos anteriormente porque las probabilidades de proteger la vida e integridad de sus usuarios son significativamente menores comparadas con las de un vehículo tipo sedán.

Si bien es cierto que el uso del casco reduce las probabilidades de un accidente fatal, las repercusiones en la salud física del siniestrado pueden ser sumamente graves, ya que su cuerpo se encuentra totalmente expuesto a la hora de una colisión.



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Al respecto, es importante retomar los datos vertidos en el apartado del uso certificado de cascos, en donde se afirmó que la OMS refiere que los motociclistas y otros conductores de vehículos de motor de dos o tres ruedas representan el 30% de los fallecidos, y que en el caso de México la mortalidad entre ciclistas, peatones y motociclistas alcanza el 60% del total de defunciones por accidentes de tránsito, de acuerdo con investigaciones del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP).

Bajo este contexto, es prioridad del Poder Legislativo, diseñar marcos normativos que velen por la seguridad de los ciudadanos, es por ello que en la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, se estableció en su artículo 153 lo siguiente:

**Artículo 153.** *El servicio público de alquiler sin ruta fija (taxi) podrá prestarse de manera libre o mediante el servicio conexo de sitio, ordinariamente en vehículos tipo sedán entendido como aquel que consta de tres volúmenes en el que el maletero está separado de la cabina y con las características que establezca el reglamento de la Ley.*

La prestación del servicio público de alquiler sin ruta fija (taxi) podrá realizarse en vehículos con motores alimentados con fuentes de energía provenientes de electricidad, gasolina, diésel, gas licuado de petróleo y natural, atendiendo la normativa correspondiente.

Como puede observarse, la ley es clara en cuanto al uso del tipo de vehículo que se destine para el servicio público de alquiler sin ruta fija (taxi), sin embargo, existe un vacío legal importante al no contemplar la intermediación que hacen las plataformas digitales para ofrecer el servicio de moto-taxi a la ciudadanía, siendo esta contraprestación del ámbito privado.

Es por ello por lo que resulta necesario actualizar nuestro marco normativo para atender el vacío legal identificado, mediante la prohibición estricta del uso de motocicletas en la prestación del servicio de transporte sin ruta fija, tanto público como privado; incluyendo aquel que se intermedia a través de plataformas digitales.

Esto fomenta el cumplimiento de los principios de movilidad y seguridad vial en favor de la ciudadanía guanajuatense al eliminar una posible fuente de siniestros fatales o lesiones graves a la salud.



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Asimismo, es esencial señalar que los individuos que ofrecen este tipo de servicios a través de plataformas digitales, no se encontrarán en el desamparo, ya que podrán migrar sus actividades productivas al reparto de alimentos y productos.

Observando lo anterior, la prohibición parte de la lógica de proteger la vida y la integridad física de los ciudadanos, pues la motocicleta es, sin duda, el vehículo con mayor vulnerabilidad en caso de accidente. No obstante, también somos conscientes de que la prohibición de motos-taxis de forma general podría generar desbalance social o dificultad en su supervisión, es por lo que planteamos la posibilidad de otorgar permisos especiales en casos excepcionales, previo estudio, en zonas donde no hay transporte público suficiente o viable, siempre que se cumplan las condiciones de seguridad, seguro y registro que determine el reglamento.

Por ello, lo que proponemos no es abrir la puerta indiscriminadamente al uso de motocicletas como taxis, sino diseñar una figura de excepción bajo un esquema de permisos especiales, estrictamente controlados y siempre precedidos de un estudio técnico y social que justifique su necesidad.

En conclusión, la propuesta busca un equilibrio, mantener la prohibición general de mototaxis en zonas urbanas y de alta densidad, donde existen alternativas de movilidad más seguras, y abrir la posibilidad de autorizarlos excepcionalmente en aquellos lugares donde la ausencia de transporte público viable deja a la población sin opciones.

Con ello, demostramos que una política de movilidad responsable no solo se basa en prohibiciones, sino también en la sensibilidad social y territorial, siempre bajo la premisa de la seguridad y la legalidad.

En otro orden de ideas, en el apartado de transitorios se contempla un artículo tercero que obedece al diálogo abierto y permanente con la ciudadanía al considerarse el alcance dicho Decreto, estigmatizante y desproporcionada la medida para los motociclistas.

Finalmente, la movilidad no debe, ni tiene por qué, sufrir un trágico coste en vidas humanas, por lo que, en atención a lo establecido en el artículo 176 fracción III de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, relativo a la proyección de los impactos jurídico, socioeconómico, administrativo, presupuestario, ambiental y de perspectiva de género se manifiesta:



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

- a)** Impacto jurídico: las reformas y adiciones propuestas a la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios tiene por objeto ampliar y fortalecer la protección y seguridad de las personas usuarias de motocicletas y ciudadanía en general, mediante el uso adecuado de cascos certificados, elementos reflectantes en la indumentaria de los usuarios, aditamentos luminosos indispensables en las motocicletas y la prohibición del uso de motocicleta como taxi tanto en el ámbito público como privado. Asimismo, se atienden las externalidades ocasionadas por el uso de este vehículo motorizado, mediante la implementación de campañas de educación vial y la reducción de la contaminación por ruido.
- b)** Impacto socioeconómico: la presente iniciativa incide en la protección de los usuarios de motocicletas en el estado de Guanajuato, al ampliar el ecosistema de criterios de seguridad en el uso de cascos certificados, elementos reflejantes y luminosos; así como el reforzamiento y fomento de la seguridad vial. Por otra parte, busca contener las externalidades generadas por el uso de motocicletas, como lo es la contaminación por ruido.
- c)** Impacto administrativo: la presente iniciativa implica una carga administrativa marginal adicional para la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Movilidad, la Secretaría del Agua y Medio Ambiente y los ayuntamientos en razón de dar cumplimiento a la implementación de campañas de educación vial y correcto uso de casco, observancia de las disposiciones sobre el uso de elementos luminosos, reflectantes y uso de cascos certificados.
- d)** Impacto presupuestario: esta iniciativa no representa una asignación de recursos financieros adicional al presupuesto aprobado para el presente ejercicio fiscal.
- e)** Impacto ambiental: esta iniciativa tiene un impacto ambiental toda vez que busca reducir la contaminación por ruido, cuando esta incide en materia de movilidad.
- f)** Impacto de perspectiva de género: esta iniciativa no representa impacto de perspectiva de género.

Por lo anterior expuesto, y con fundamento en las disposiciones legales previamente señaladas, nos permitimos someter a la consideración de la Asamblea, el siguiente proyecto de:



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

## DECRETO

**Artículo Único.** Se **reforman** los artículos 16 bis, fracción IV; 33, fracción XIX; 64, fracción V bis; y 84. Y se **adicionan** las fracciones V ter y VIII al artículo 64, reubicándose el contenido de la actual VIII en la fracción IX; y un párrafo tercero al artículo 153 de la **Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios**, para quedar en los siguientes términos:

*«Facultades de la...*

**Artículo 16 bis.** La Secretaría a...

**I. a III.** ...

**IV.** Colaborar con la **Secretaría del Agua y Medio Ambiente** y las demás dependencias y entidades estatales y municipales, en la planeación, formulación y aplicación de las normas relativas al medio ambiente, **así como en la implementación de campañas informativas y de concientización sobre los efectos negativos de la contaminación por ruido que incidan en la materia de movilidad.**

**V. a XIII.** ...

*Atribuciones de los...*

**Artículo 33.** Son atribuciones de...

**I. a XVIII.** ...

**XIX.** Instrumentar en coordinación con el Estado y otros municipios, programas y campañas de educación peatonal, educación vial, cortesía urbana y **uso adecuado del casco** encaminados a la prevención de accidentes, así como de protección al medio ambiente;

**XX. a XXI.** ...

*Obligaciones de las...*

**Artículo 64.** Las personas conductoras...

**I. a V.** ...

**V bis.** En el caso de motocicletas, sólo podrán viajar las **personas que puedan sostenerse por sí mismas y que no excedan la capacidad de tripulantes señalada en la tarjeta de circulación.** Los menores de edad que no cumplan con este criterio no podrán viajar en motocicleta.



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Toda persona que viaje en motocicleta **deberá usar un casco certificado**, debidamente **abrochado**, colocado y de su talla, que cumpla con las **normas**, especificaciones o características establecidas por la norma oficial mexicana aplicable **u homologaciones internacional. También, deberá portar en su indumentaria personal elementos reflectantes visibles;**

**V ter. En el caso de motocicletas, las personas usuarias deberán abstenerse de modificar, sustituir o retirar el claxon, la bocina, escape y los silenciadores, cuando dicha modificación genere emisiones sonoras que excedan los límites máximos permisibles establecidos por la norma oficial mexicana aplicable o en las disposiciones ambientales y de tránsito que resulten aplicables. Se entenderá por modificación cualquier alteración mecánica, electrónica o de estructura que incremente el nivel de ruido por encima de lo permitido.**

**VI. a VII bis. ...**

**VIII. En el caso de motocicletas, se deberá contar con un sistema de iluminación en condiciones óptimas de funcionamiento, conteniendo como mínimo faro delantero, luz trasera roja, direccionales y asegurarse de que permanezcan encendidas durante toda la circulación; y**

**IX.** Las demás que le señalen la presente Ley y los reglamentos respectivos.

La infracción a...

***Número de personas...***

**Artículo 84.** Queda prohibido llevar en un vehículo un número mayor de personas al que especifique la tarjeta de circulación respectiva. En el caso de los vehículos de servicio público de transporte y el especial serán las autoridades de transporte competentes, las que determinen el número máximo de personas que pueden ser transportadas según el tipo de vehículos y servicio de que se trate. **En el caso de motocicletas, el límite de tripulantes dependerá de las características del vehículo o las permitidas por el fabricante.**

***Forma de prestación...***

**Artículo 153.** El servicio público...

La prestación del...



H. CONGRESO DEL ESTADO  
DE GUANAJUATO

Iniciativa formulada por personas diputadas integrantes de la Junta de Gobierno y Coordinación Política a efecto de reformar y adicionar diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

**Queda prohibido el uso de motocicletas para la prestación del servicio de transporte de alquiler sin ruta fija, en cualquiera de sus modalidades, ya sea en forma de servicio público o privado, incluyendo aquellos intermediados a través de plataformas digitales.»**

### TRANSITORIOS

#### *Inicio de vigencia*

**Artículo Primero.** El presente Decreto entrará en vigencia al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

#### *Plazo para las adecuaciones reglamentarias*

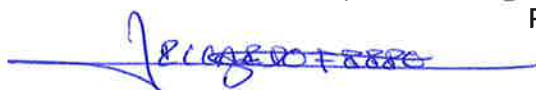
**Artículo Segundo.** A partir de la entrada en vigencia del presente Decreto, el Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos adecuarán o expedirán los reglamentos y demás disposiciones para su cumplimiento, en un plazo que no exceda de ciento ochenta días.

#### *Abrogación*

**Artículo Tercero.** Se abroga el Decreto Legislativo número 77 expedido por la Sexagésima Sexta Legislatura.

**Guanajuato, Gto., 3 de septiembre de 2025**  
**Las personas diputadas integrantes de la**  
**Junta de Gobierno y Coordinación Política**

  
**Diputado Jorge Arturo Espadas Galván**  
Presidente



**Diputado Luis Ricardo Ferro Baeza**  
Vicepresidente

  
**Diputado Sergio Alejandro Contreras Guerrero**  
Vocal

**Diputado Rodrigo González Zaragoza**  
Vocal

  
**Diputada Carolina León Medina**  
Vocal

  
**Diputada María del Pilar Gómez Enríquez**  
Vocal