

**INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y
ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE
LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL
DEL ESTADO DE TLAXCALA**

**DIPUTADO DAVID MARTINEZ DEL RAZO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA
DEL CONGRESO DEL ESTADO DE TLAXCALA.**

La que suscribe **DIPUTADA MARÍA AURORA VILLEDA TEMOLTZIN**, integrante de la LXV Legislatura del Congreso del Estado de Tlaxcala, con fundamento en los artículos 45, 46 fracción I, 47, 48, 54 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala; 3, 5 fracción I, 9 fracción II y 10 apartado A, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala someto a consideración de esta Soberanía, **la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de movilidad y seguridad vial del Estado de Tlaxcala**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad segura, eficiente y ordenada constituye un derecho humano fundamental reconocido en el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como un eje estratégico para el desarrollo social y económico de las entidades federativas. Garantizar condiciones adecuadas de circulación no solo implica la construcción y mantenimiento de infraestructura vial, sino también la adopción de normas claras, prácticas y funcionales que permitan una gestión eficiente de los hechos de tránsito.

En el Estado de Tlaxcala, los hechos de tránsito que ocurren diariamente en vialidades primarias y secundarias generan, en numerosos casos, congestionamientos prolongados. Ello se debe, en gran medida, a la práctica de mantener los vehículos involucrados en el lugar del percance hasta el arribo de

autoridades o ajustadores de las compañías aseguradoras, aun cuando se trate de choques menores en los que no existen personas lesionadas ni daños a bienes públicos. Esta situación provoca afectaciones directas a terceros ajenos al siniestro, al obstaculizar el libre tránsito y saturar las vialidades por lapsos prolongados.

Las consecuencias de estos bloqueos son múltiples: incrementos significativos en los tiempos de traslado, riesgos adicionales de accidentes secundarios, aumento en los niveles de contaminación ambiental por vehículos detenidos, estrés social y pérdidas de productividad tanto para las personas como para los sectores económicos que dependen de la movilidad constante. En este sentido, la problemática no se limita a los conductores involucrados, sino que impacta negativamente a la colectividad.

A nivel nacional, la siniestralidad vial refleja la magnitud del problema. Entre enero y noviembre de 2025 se registraron más de 566,820 siniestros viales que involucraron vehículos asegurados, lo que representó un incremento aproximado del 8 % respecto a periodos anteriores. Asimismo, durante 2024 se contabilizaron 374,949 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del país, de los cuales más del 90 % se atribuyen a errores humanos en la conducción. Estas cifras evidencian que los hechos de tránsito menores son frecuentes y recurrentes, lo que exige respuestas normativas eficientes y acordes con la realidad cotidiana de la movilidad.¹

Desde una perspectiva económica, los accidentes de tránsito representan un impacto considerable. Diversos estudios estiman que los siniestros viales generan pérdidas equivalentes entre el 1.4 % y hasta el 3.5 % del Producto Interno Bruto, derivadas de gastos médicos, daños materiales, pérdida de productividad laboral, afectaciones logísticas y costos indirectos. En consecuencia, la atención ineficiente de los choques menores no solo agrava el problema de la congestión vial, sino que incrementa los costos sociales y económicos que asume el Estado y la ciudadanía.²

La Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala tiene como objeto garantizar el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, así como establecer políticas públicas orientadas a la prevención de siniestros de tránsito y la protección de las personas usuarias de las vías.

En congruencia con dichos principios, el marco normativo vigente puede fortalecerse mediante la incorporación de disposiciones específicas que otorguen mayor certeza jurídica, permitiendo que, en los hechos de tránsito de carácter menor

¹ <https://factorautomotor.com/siniestros-viales-vehiculos-motocicletas-aseguradas/>

² <https://www.elasegurador.com.mx/blog/accidentes-viales-cuestan-1-4-del-pib-en-mexico/>

sin personas lesionadas, los conductores puedan retirar los vehículos involucrados para liberar la vialidad, sin que ello implique la pérdida de la cobertura del seguro ni la imposición de sanciones indebidas.

La ausencia de una regulación expresa en esta materia genera incertidumbre jurídica para los conductores, propicia prácticas innecesarias de bloqueo vial y limita la actuación eficiente de las autoridades de tránsito, las cuales deben destinar recursos humanos y materiales a la atención de percances menores que podrían resolverse de manera más ágil mediante reglas claras, objetivas y corresponsables.

Es importante destacar que diversas entidades federativas ya han incorporado esquemas normativos similares, permitiendo el retiro inmediato de los vehículos involucrados en choques sin lesionados, bajo requisitos específicos como la inexistencia de personas fallecidas, el intercambio de información entre los conductores y la notificación oportuna a la aseguradora correspondiente. La experiencia comparada demuestra que estas medidas contribuyen de manera efectiva a la reducción de congestionamientos, a la prevención de accidentes secundarios y a una mejor gestión del tránsito urbano.

La presente iniciativa tiene como finalidad armonizar la legislación estatal con las mejores prácticas en materia de movilidad y seguridad vial, fortaleciendo los principios de eficiencia, seguridad jurídica, corresponsabilidad y uso racional del espacio público. Se busca establecer con claridad que el movimiento de los vehículos involucrados en hechos de tránsito sin personas lesionadas no constituya causal de pérdida de la cobertura del seguro, siempre que se cumplan requisitos objetivos, verificables y previamente establecidos en la ley.

Asimismo, esta reforma promueve una cultura de educación y responsabilidad vial, al incentivar que las personas conductoras actúen de manera informada, colaborativa y preventiva, sin poner en riesgo su seguridad ni la de terceros. La certeza normativa permitirá una mejor coordinación entre conductores, aseguradoras y autoridades, optimizando los tiempos de atención y reduciendo la carga administrativa para las instituciones públicas.

Finalmente, una movilidad más ágil y segura incide positivamente en el desarrollo económico del Estado de Tlaxcala, al reducir los tiempos de traslado de personas y mercancías, mejorar la competitividad logística, disminuir los costos asociados a los siniestros viales y fortalecer sectores estratégicos como el comercio, el transporte de carga y el turismo. En suma, la iniciativa responde a una necesidad social real y contribuye al bienestar colectivo, al orden vial y al crecimiento sostenible de la entidad.

Por lo anteriormente expuesto, y con fundamento en lo establecido por los artículos **45, 46 fracción I, 47, 48 y 54 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala; 9, fracción II y 10, apartado A, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala y 114 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tlaxcala;** someto a consideración del Pleno de esta Soberanía el siguiente:

**PROYECTO
DE
DECRETO**

ARTÍCULO ÚNICO. SE REFORMAN las fracciones II, IV y XII del **Artículo 5; SE ADICIONAN** la fracción I-A al **Artículo 6,** y el **Capítulo I Bis** denominado “**DEL PROCEDIMIENTO PARA HECHOS DE TRÁNSITO SIN PERSONAS LESIONADAS**”, al Título Décimo, con los artículos **113 Bis, 113 Ter, 113 Quáter, 113 Quinquies y 113 Sexties,** todos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, para quedar como sigue:

Artículo 5. Serán de aplicación supletoria a falta de disposición expresa en la presente Ley, los ordenamientos legales siguientes:

- I. ...
- II. **Ley de Seguridad Pública y Ciudadana del Estado de Tlaxcala;**
- III. ...
- IV. **Ley de Víctimas del Estado de Tlaxcala;**
- V. a XI. ...
- XII. **Reglamento de la Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala, en materia de vías de comunicación, transporte público y privado.**

Artículo 6. Para los efectos de esta Ley, además de las previstas en el artículo 3 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que resulten aplicables a la presente, se entiende por:

- I. Bahía:** Área adaptada en la vía pública para mayor seguridad de las personas usuarias, destinada al ascenso y descenso, y que no afecta el libre tránsito de los diversos medios de transporte;

I-A. Colisión menor: Hecho de tránsito ocurrido entre uno o más vehículos, caracterizado por tratarse de una colisión de baja intensidad, que produce únicamente daños materiales, tales como golpes, rayones, abolladuras menores o afectaciones en fascia, parrilla, faros u otras partes externas del vehículo, sin afectar la estructura y funcionamiento del vehículo, y sin que se registren personas lesionadas.

III. a XXIX. ...

TÍTULO DÉCIMO

DE LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA, SANCIONES Y MEDIOS DE DEFENSA

CAPÍTULO I

...

CAPÍTULO I BIS

DEL PROCEDIMIENTO PARA HECHOS DE TRÁNSITO SIN PERSONAS LESIONADAS

ARTÍCULO 113 BIS. En los hechos de tránsito en los que concurran exclusivamente daños materiales, las personas conductoras deberán reubicar los vehículos involucrados de la vialidad principal, a fin de liberar la circulación y evitar riesgos adicionales, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

- I.** No existan personas lesionadas ni fallecidas;
- II.** Los daños sean únicamente materiales;
- III.** Los vehículos involucrados puedan desplazarse por sus propios medios;
- IV.** No se encuentren involucrados vehículos destinados al transporte de materiales peligrosos, transporte público con personas usuarias a bordo o bienes públicos estratégicos;
- V.** Cuando las partes involucradas manifiesten de forma expresa su voluntad de celebrar un acuerdo para la reparación o cobertura de los daños menores

ocasionados, sin que resulte necesaria la intervención de la autoridad vial competente;

- VI.** Se documenten evidencias gráficas claras (fotografías o video) del lugar del hecho, posición original de los vehículos, placas de circulación y daños visibles;
- VII.** Se intercambie información básica entre las personas conductoras involucradas, incluyendo nombre, identificación oficial, licencia de conducir vigente, datos del vehículo y de la póliza de seguro;
- VIII.** Se dé aviso a la compañía aseguradora correspondiente o, en su caso, a la autoridad competente, tan pronto se tenga conocimiento del hecho o dentro de un plazo NO mayor a 72 horas, salvo casos de fuerza mayor o caso fortuito, debiendo realizarse la notificación tan pronto desaparezca la causa que lo haya impedido;
- IX.** No existan indicios razonables de consumo de alcohol, drogas o sustancias que alteren la capacidad de conducción, de conformidad con lo establecido en esta Ley y su Reglamento;
- X.** Se atiendan las disposiciones reglamentarias y protocolos que emitan las autoridades de movilidad y seguridad vial.

ARTÍCULO 113 TER. El retiro de vehículos conforme a lo previsto en el artículo 113 Bis no constituirá presunción de responsabilidad, ni motivo de sanción administrativa o de pérdida de la cobertura del seguro.

ARTÍCULO 113 QUÁTER. Cuando exista controversia entre las personas conductoras o incumplimiento de lo dispuesto en este Capítulo, la autoridad competente podrá intervenir conforme a sus atribuciones, sin perjuicio de los derechos de las partes para acudir a las instancias administrativas, ministeriales y jurisdiccionales correspondientes.

ARTÍCULO 113 QUINQUES. Las autoridades de movilidad y seguridad vial, emitirán los lineamientos y protocolos técnicos necesarios para la aplicación de este procedimiento, incluyendo formatos de registro de evidencia, plazos razonables para notificación y mecanismos de verificación.

ARTÍCULO 113 SEXTIES. Las compañías aseguradoras que operen en el Estado reconocerán la validez de la cobertura de seguro correspondiente en los supuestos y condiciones previstos en esta Ley, sin perjuicio de las investigaciones internas que deban realizar conforme a sus contratos y a la normatividad aplicable.

TRANSITORIOS

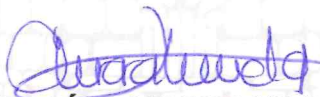
ARTÍCULO PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tlaxcala.

ARTÍCULO SEGUNDO. El Poder Ejecutivo del Estado, a través de las autoridades competentes, contará con un plazo de 90 días naturales para reformar los reglamentos, lineamientos y protocolos necesarios para la correcta aplicación del presente Decreto.

ARTÍCULO TERCERO. Se dejan sin efecto todas las disposiciones que se opongan al contenido del presente Decreto.

AL EJECUTIVO PARA QUE LO SANCIONE Y MANDE PUBLICAR

Dado en la Sala de Sesiones del Palacio Juárez, Recinto Oficial del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala, en la Ciudad de Tlaxcala, **a los 10 días del mes de enero del año 2026.**

ATENTAMENTE

DIPUTADA MARÍA AURORA VILLEDA TEMOLTZÍN
INTEGRANTE DE LA LXV LEGISLATURA
DEL CONGRESO DEL ESTADO DE TLAXCALA.

**TLAXCALA****LEGISLATURA****DIP. AURORA****VILLEDA TEMOLTZÍN**