



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE SE ADICIONA EL CAPÍTULO V AL TÍTULO SEGUNDO DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE TLAXCALA EN MATERIA DE SEGURIDAD EN MOTOCICLETAS

DIPUTADO DAVID MARTÍNEZ DEL RAZO

PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE TLAXCALA

PRESENTE.-

La suscrita, **DIPUTADA MADAI PEREZ CARRILLO**, integrante de la LXV Legislatura del Congreso del Estado de Tlaxcala, con fundamento en la fracción I del artículo 46 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala; así como en los artículos 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; somete a consideración y, en su caso aprobación, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL SE ADICIONA EL CAPÍTULO V AL TÍTULO SEGUNDO DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE TLAXCALA**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad constituye un derecho humano fundamental vinculado de manera directa con el derecho a la vida, a la integridad personal, a la seguridad jurídica y al libre desarrollo de la personalidad. En ese sentido, el Estado tiene la obligación constitucional de garantizar que dicho derecho se ejerza en condiciones de seguridad, accesibilidad y prevención de riesgos.

De acuerdo con el Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027, más de 28 mil viviendas en nuestro Estado disponen de una motocicleta como medio de transporte, lo que mueve en promedio

a más de 122 mil personas; asimismo señala un registro estadístico de 53 mil 175 motocicletas casi en su totalidad para uso particular.

En los últimos años, el uso de motocicletas como medio de transporte en nuestro Estado ha registrado un crecimiento acelerado, particularmente entre población joven, derivado de factores económicos, laborales y de accesibilidad. No obstante, este incremento no ha sido acompañado de un marco normativo específico y suficiente que regule de manera integral la seguridad vial de este sector, generando un escenario de alta vulnerabilidad.

De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía en los últimos años, nuestro Estado ha registrado un incremento preocupante en los siniestros viales en los que se ven involucradas motocicletas, con consecuencias fatales y lesiones graves, especialmente para personas jóvenes. Tan solo en enero de este año se documentaron casos como el de Delfino, de 18 años, quien falleció en Huamantla tras derrapar por exceso de velocidad; Brayan, de 22 años, fallecido en la autopista Texmelucan-Tlaxcala; y Gabriel, de aproximadamente 51 años, quien perdió la vida en la carretera Apizaco-Chiautempan, aun cuando ambos portaban casco de seguridad.

Los factores predominantes en estos siniestros incluyen exceso de velocidad, derrapamiento por pérdida de control, así como el consumo de alcohol en al menos 118 accidentes de 2024. Esta es una realidad que pone de manifiesto que el uso aislado del casco, sin un marco integral de regulación, certificación y supervisión, es insuficiente para proteger la vida de motociclistas.

A nivel federal, el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial contempla parámetros mínimos que las entidades federativas deben incorporar en materia de seguridad:

- La fracción IX dispone el uso obligatorio de casco de seguridad para conductores y pasajeros de motocicletas, conforme a la norma oficial mexicana aplicable, lo que le hace base para que en nuestro Estado legislemos de forma específica.
- El inciso a) de la fracción XII establece los límites de alcoholemia para conductores de motocicleta.

En este mismo ordenamiento, en la fracción XIX del artículo 67 establece el deber de las entidades federativas para realizar operativos de control de, entre otros, el uso de casco en motocicletas.

Es importante señalar que existen procesos legislativos abiertos a nivel federal, que proponen legislar esta misma ley en materia de:

- Establecer que el número de personas en la motocicleta no debe rebasar la capacidad máxima de fabricación;
- Obligatoriedad de que el casco porte calcomanía visible con número de placa;
- Prohibición de transportar menores de 12 años que no puedan sujetarse por sí mismos o colocar los pies en los estribos.

De prosperar la aprobación de estas propuestas, a nivel local debemos hacer frente para evitar caer en una situación de rezago normativo frente a un problema creciente de siniestralidad entre motociclistas.

ANÁLISIS DEL MARCO NORMATIVO ESTATAL

Un análisis de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala, publicada en 2024, evidencia que si bien se reconocen condiciones mínimas de seguridad vial, no existe una regulación específica y completa para motocicletas.

A continuación se sintetizan artículos clave y sus limitaciones:

- El Artículo 2, relativo al objeto de la ley, garantiza la movilidad segura pero no establece medidas concretas para motociclistas; el Artículo 8, sobre seguridad vial, prevé programas para resguardar la vida e integridad en el tránsito, pero se mantiene en un plano general que no distingue las particularidades del uso de motocicletas.
- El Artículo 9, fracción IV, se refiere a la necesidad de contar con seguro que incluya atención médica en siniestros, pero no establece obligatoriedad específica ni sanciones claras.
- El Artículo 15, sobre medidas de seguridad vial, prevé la prevención de siniestros por exceso de velocidad, ebriedad o sustancias, sin contemplar el uso obligatorio de casco ni equipo protector para motociclistas.
- El Artículo 36 fija obligaciones para ciclistas, como el uso de casco para menores de 12 años y aditamentos reflejantes, pero no regula de manera expresa a quienes conducen motocicletas.
- Los artículos 77 a 87, relativos al registro y licencias, se remiten a disposiciones reglamentarias aún no plenamente desarrolladas para motocicletas, y el artículo 104 se centra en sensores de velocidad para transporte de carretera, sin aplicación directa a motocicletas particulares o la prohibición para que estos circulen en carreteras.
- Por incompatibilidad con la función de servicio público de transporte de pasajeros por plataforma, debe prohibirse el uso de motocicletas para estos fines.

Lo anterior evidencia una serie de lagunas críticas en esta ley: **carece de artículos específicos que regulen el uso obligatorio de casco certificado, la prohibición de transporte de menores, la capacidad máxima de pasajeros, la certificación obligatoria de conductores, el seguro específico para motocicletas, la inspección técnica vehicular, prohibición del tránsito de motocicletas en carreteras, y la prohibición para usarse como servicio público de transporte de pasajeros por plataforma.**

ANÁLISIS COMPARADO CON OTRAS ENTIDADES FEDERATIVAS

El análisis comparado muestra que diversas entidades han avanzado en la regulación específica orientada al uso de motocicletas, obteniendo herramientas concretas para reducir accidentes y muertes.

En el **Estado de México**, las reformas al Reglamento de Tránsito, vigentes desde noviembre de 2025, contemplan medidas como: casco certificado obligatorio (DOT, ECE o NOM-206, antigüedad máxima de cinco años) con multas de 16 a 20 UMAs; certificación obligatoria de conductores, basada en el estándar de competencia EC1631 avalado por SEP/CONOCER, con un costo accesible y vigencia anual; prohibición de transportar menores de 12 años salvo que puedan sostenerse y alcanzar los posapies; y prohibición de maniobras temerarias, como circular entre carriles, todo ello acompañado de evaluación práctica y teórica en centros de certificación fijos y móviles.

En la **Ciudad de México**, el reglamento establece multas de 20 a 40 UMAs, corralón y puntos a la licencia por no usar casco certificado, además de exigir seguro obligatorio con coberturas mínimas de 100,000 pesos para personas y 50,000 pesos para bienes, así como acuerdos de seguridad vial que incluyen descuentos en emplacamiento, entrega de cascos gratuitos y colocación de señalamientos.

En **Michoacán**, se reformó la Ley de Movilidad para obligar a incluir casco certificado en la compraventa de motocicletas nuevas y condiciona la expedición de licencias a comprobar su posesión, en un contexto donde solo el **20 por ciento de los motociclistas usa casco** y el **42 por ciento de las muertes** se relacionan a la falta del mismo, en un parque de **571,000 motocicletas**.

En **Guerrero**, la reforma a la Ley de Movilidad adicionó una fracción que prohíbe transportar menores de 12 años en motocicletas, otorgando facultades a los municipios para sancionar.

Finalmente, en los últimos años hay medidas comunes en entidades como **Jalisco, Guanajuato y Puebla**, tales como la **prohibición de transportar menores de 12 años**, el **uso obligatorio de casco para conductor y acompañante**, la exigencia de **chaleco o chaqueta con al menos 20% de superficie reflejante**, la **prohibición de portar el casco al descender de la unidad** por razones de seguridad pública, la obligación de circular con **luces encendidas en todo momento** y, en algunos casos, el distintivo visible en el casco con la placa de la motocicleta.

Estas experiencias demuestran la necesidad de una reforma integral a nuestro marco normativo estatal para reforzar la seguridad en las motocicletas, donde se combine equipo de protección, certificación de habilidades, restricciones para proteger a menores, y sanciones proporcionadas, generando una disminución de siniestros y víctimas.

Desde una perspectiva de derechos humanos, el Estado no puede permanecer omiso ante una problemática que compromete de manera directa el derecho a la vida y a la integridad personal. La seguridad vial no constituye una cuestión administrativa menor, sino una política pública de prevención estructural que exige intervención legislativa, regulación técnica, educación social y mecanismos de sanción proporcionales.

Para ello, la presente iniciativa propone adicionar un Capítulo específico en la **Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Tlaxcala**, en materia de seguridad en motocicletas, mediante el cual se establezca un régimen integral de seguridad vial para motociclistas, que contemple, entre otros aspectos:

- El uso obligatorio de casco certificado conforme a normas oficiales.
- La prohibición del transporte de menores de doce años que no puedan sujetarse por sí mismos.
- La limitación de capacidad máxima de pasajeros conforme al diseño de fábrica.
- La exigencia de certificación obligatoria de competencias de conducción.
- La contratación de seguro de responsabilidad civil específico.
- La implementación de inspección técnica vehicular periódica.
- Un sistema de sanciones proporcionales y medidas preventivas.
- Prohibición expresa de circulación de motocicletas en carreteras.
- Prohibición del uso de motocicletas como servicio público de transporte de pasajeros por plataforma.

Esta propuesta combina un enfoque preventivo, punitivo y educativo, orientado no a criminalizar al motociclista, sino a proteger su vida, disminuir el gasto público derivado de siniestros viales y construir una cultura de movilidad responsable.

El impacto esperado de esta reforma es claro: reducción de accidentes, disminución de mortalidad juvenil, fortalecimiento de la seguridad jurídica, protección patrimonial de las víctimas, y posicionamiento de Tlaxcala como entidad referente en políticas de seguridad vial con enfoque en derechos humanos.

En suma, esta iniciativa no solo responde a una obligación de armonización legislativa federal, sino a una exigencia ética, social y constitucional: legislar para que ninguna persona



pierda la vida por la ausencia de normas básicas de protección en el ejercicio de su derecho a la movilidad.

Por lo anteriormente expuesto y motivado, someto a consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea, la presente Iniciativa con:

**PROYECTO
DE
DECRETO**

ARTÍCULO PRIMERO. - Con fundamento en lo dispuesto en fracción I del artículo 46, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala; así como en los artículos 9, fracción II, y 10 Apartado A, fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala; y 114 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tlaxcala; **SE ADICIONA EL CAPÍTULO V AL TÍTULO SEGUNDO DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE TLAXCALA**, para quedar de la siguiente manera:

TÍTULO SEGUNDO

....

Capítulo I al Capítulo IV. . . .

CAPÍTULO V

**DE LA SEGURIDAD VIAL DE LAS PERSONAS CONDUCTORAS Y PASAJERAS DE
MOTOCICLETAS, TRIMOTOS, CUATRIMOTOS Y MOTOCARROS**

Artículo 43 Bis. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo serán aplicables a personas conductoras y pasajeras de motocicletas, trimotos, cuatrimotos y motocarros que circulen dentro del territorio del Estado.

Las personas usuarias deberán portar casco de seguridad, mismo que deberá encontrarse debidamente colocado y abrochado durante la circulación.

El Reglamento establecerá las especificaciones técnicas, criterios de certificación, vigencia y condiciones de uso del casco, con el objeto de garantizar la protección de la salvaguardar la integridad física de las personas usuarias.

Artículo 43 Ter. Queda prohibido transportar a personas menores de doce años de edad en los vehículos señalados en el presente Capítulo cuando:

1. No puedan sujetarse por sí mismas;
2. No mantengan una posición estable durante la circulación; o
3. No alcancen a colocar adecuadamente los pies en los estribos correspondientes.

La autoridad competente deberá privilegiar en todo momento el interés superior de la niñez y la protección de su integridad física.

Artículo 43 Quáter. Los vehículos regulados en el presente capítulo no podrán transportar un número de personas superior al establecido en su diseño original de fabricación. La persona conductora será responsable del cumplir con esta disposición.

Artículo 43 Quinquies. Las personas conductoras deberán:

- I. Circular con el sistema de iluminación encendido en todo momento;
- II. Respetar las disposiciones de movilidad y seguridad vial aplicables;

- III. **Conducir de manera responsable, preventiva y con respeto a las demás personas usuarias de la vía; y**
- IV. **Cumplir con las disposiciones establecidas en esta Ley, su Reglamento y demás ordenamientos aplicables.**

Artículo 43 Sexies. Para la obtención o renovación de licencias de conducir correspondientes a los vehículos regulados en este capítulo, las personas solicitantes deberán acreditar los conocimientos teóricos y habilidades prácticas para la conducción segura, conforme a los lineamientos que establezca la Secretaría.

La Secretaría podrá establecer mecanismos de certificación, capacitación y evaluación en materia de conducción segura.

Tratándose de vehículos con fines turísticos, recreativos, de excursionismo o aventura, deberán contar con registro ante la Secretaría de Turismo del Estado, la cual establecerá los requisitos, condiciones de operación y sanciones correspondientes.

Artículo 43 Septies. Los vehículos en este Capítulo deberán reunir condiciones mecánicas y técnicas que garanticen una circulación segura, conforme a lo establecido en el Reglamento y demás disposiciones aplicables. La autoridad competente podrá implementar programas periódicos de verificación técnica vehicular con enfoque preventivo.

Artículo 43 Octies. La Secretaría con base en criterios técnicos podrá establecer restricciones a la circulación en:

1. **Vías de acceso controlado;**
2. **Libramientos;**

3. **Autopistas o carreteras estatales, cuya administración o concesión corresponda al Estado; y**
4. **Vialidades de competencia local que representen riesgo elevado para la seguridad vial.**

Dichas restricciones deberán encontrarse debidamente justificadas y señalizadas.

Se exceptúan los vehículo destinados a servicios de emergencia, seguridad pública y protección civil.

Artículo 43 Nonies. Queda prohibida la prestación del servicios de transporte público o privado de pasajeros mediante motocicletas, trimotos, cuatrimotos o motocarros a través de plataformas tecnológicas, aplicaciones digitales o cualquier medio de intermediación similar.

La Secretaría implementará mecanismos de supervisión y sanción para garantizar el cumplimiento de esta disposición.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. La Secretaría de Movilidad y Transporte, y en su caso la Secretaría de Turismo, deberán emitir o adecuar las disposiciones reglamentarias correspondientes dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

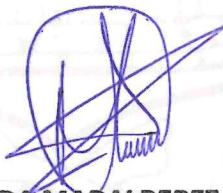
TERCERO. En el ámbito de su competencia, los 60 Ayuntamientos del Estado deberán llevar a cabo los ajustes a su normativa en materia de tránsito, misma que deberá contemplar las características del tipo de casco certificado para circular en motocicleta basada en la Norma Oficial Mexicana en la materia mismo que debe portar calcomanía visible con el número de placa; así como el contar con póliza de seguro vigente que contemple daños por responsabilidad civil.

CUARTO. Las personas conductoras contarán con un plazo de ciento ochenta días naturales para cumplir con las disposiciones establecidas en el presente Decreto.

AL EJECUTIVO PARA QUE LO SANCIONE Y MANDE A PUBLICAR

Dado en el Salón de Sesiones del Palacio Juárez, Recinto Oficial del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Tlaxcala, en la Ciudad de Tlaxcala de Xicohténcatl, a los trece días del mes de marzo del año dos mil veintiséis.

SUSCRIBE,



DIPUTADA MADAI PEREZ CARRILLO