

DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA

**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA.
PRESENTE**

Honorable Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión:

El que suscribe **Diputado Nazario Norberto Sánchez**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en los artículos 122 apartado A, fracciones I y II párrafo 5 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado D, inciso a), y 30 numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, y 13 fracción LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracciones I y II, 82, 95 fracción II, 96 Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este Pleno la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO CUARTO DEL ARTÍCULO 51 LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, al tenor de las consideraciones siguientes:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Planteamiento del problema que la Iniciativa pretende resolver.

En las carreteras y en cualquier parte del país siempre hay una exposición latente a sufrir percances automovilísticos, accidentes de tránsito y un factor que incrementa el riesgo a padecer esos son el rebasar los límites de velocidad, tanto para los

automovilistas y sobre todo a transportistas de unidades grandes y/o pesadas y de transporte público, el riesgo varía, ya que, no es lo mismo conducir un automóvil particular, que un vehículo de carga y de transporte público, contemplando que existen caminos que no están en buenas condiciones, las causas que generan accidentes tanto en carreteras, como en cualquier camino, son el exceso de velocidad y no respetar los señalamientos, incrementando de manera exponencial accidentes trágicos; el consejero nacional de la Alianza Mexicana de Organización de Transportistas A.C (Amotac) Raúl Torres Mendoza aseguró que más del 80 por ciento de accidentes que se registran en la Carretera 57 son causados por el exceso de velocidad .

*“Al menos **23 mil 986 vehículos** en México se vieron involucrados en algún accidente vial en carretera durante 2021, de los cuales el 27.04 por ciento (6 mil 486 unidades) correspondió a camiones unitarios, tractocamiones articulados y de doble remolque (mejores conocidos como fulles). De acuerdo con el Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales alrededor de 2 mil 971 camiones articulados, 2 mil 89 camiones unitarios, y mil 427 unidades doblemente articulados se vieron involucradas en dichos percances. ...”¹*

En lo que respecta al transporte público, es común ver que vayan a exceso de velocidad, y aunque se realicen operativos como en la Ciudad de México o en diferentes Estados de la República, no se ha evitado que los conductores de este tipo de transporte vayan

1

https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?__rval=1&urlredirect=https://www.reforma.com/provoca-transporte-de-carga-27-de-accidentes-viales/ar2450646?referer=7d616165662f3a3a6262623b727a7a7279703b767a783a--



a exceso de velocidad, ni con la implementación de multas o restándoles puntos en la licencia, *“Esta semana, las Secretarías de Movilidad (SEMOVI) y Seguridad Ciudadana (SSC), además del Organismo Regulador de Transporte (ORT) iniciaron una serie de dispositivos para inhibir el exceso de velocidad por parte de conductores de unidades de corredores de transporte público en distintas zonas de la Ciudad de México.*

El operativo de esta mañana se realizó en las inmediaciones de la Primera Sección del Bosque de Chapultepec, donde se multó a 12 operadores de los corredores “Autobuses Troncales Lomas S.A de C.V (ATROLSA)” y “Sistema Metropolitano Satélite S.A de C.V (SIMESA)” debido a que sobrepasaron el límite de 50 km/h permitidos en el Paseo de la Reforma.

Cabe mencionar que los dispositivos se realizan gracias a una herramienta conocida como pistola radar, con la que se puede medir la velocidad de los vehículos. Al pasar la unidad, se detecta si cumple o no con el límite y, con esto, vía radio se señala a personal operativo de SEMOVI, ORT y SSC ubicado más adelante para marcar el alto e indicar la infracción correspondiente, la cual es la pérdida de tres puntos en la licencia del conductor y una multa económica que va de los 896.20 a mil 792.40 pesos. Los operativos de inhibición de exceso de velocidad se realizan de manera aleatoria en distintos puntos de la Ciudad de México, con la misión de brindar seguridad a las personas usuarias del transporte público y a quienes se movilizan a pie, en bicicleta o vehículo particular en las vialidades de la capital.



La Secretaría de Seguridad Ciudadana y la Secretaría de Movilidad trabajan en conjunto para mejorar la seguridad vial en la Ciudad de México.”²

Sin embargo, dichos operativos no han disminuido los accidentes por exceso de velocidad, ni evitado que los choferes que conducen camiones de carga en todas sus modalidades y de transporte público respeten los límites de velocidad; lo preocupante es que este problema sigue siendo más recurrente en todo el país, dejando heridos y personas que perdieron la vida por la irresponsabilidad de los choferes.

Este problema acontece en todo el país, es muy común observar que los camiones de carga y de transporte público rebasen los límites de velocidad, o “echando carreras” pasándose los señalamientos e inclusive chocar contra los árboles e irse a barrancos; por ello es importante poner un alto a este tipo de conductores que no respetan los límites de velocidad y que sin preocupación lo siguen haciendo porque solo “los multan” o los ven pero los dejan pasar como si nada, es necesario que a conductores de transporte de carga de cualquier modalidad y conductores de transporte público se les retire de manera definitiva la licencia de conducir cuando rebasen los límites de velocidad; pues seguir dejándolos conducir sin moderación y solo con “multitas” o “restándoles puntos en la licencia” seguirán provocando millones de accidentes y muertes, pues de por medio no solo está la vida del conductor, también de las personas que se encuentran alrededor; hay que

² <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/comunicado-conjunto-refuerzan-semovi-ssc-y-ort-seguridad-vial-con-dispositivo-para-inhibir-exceso-de-velocidad-en-transporte-publico>

mencionar que México se encuentra entre los primeros países en siniestros viales a nivel mundial.

Argumentos que la sustentan.

En primer lugar, hay que citar que la seguridad vial es el conjunto de estrategias, acciones y medidas que garantizan el buen funcionamiento del tránsito, evitando accidentes y priorizando la vida de las personas, el conductor y el caminante, por ello es importante tomar consciencia y medidas que minimicen accidentes trágicos; la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo cuarto, párrafo diecisiete menciona que todas las mexicanas y mexicanos tendrán derecho a la seguridad vial segura, garantizando su vida, con principios de eficiencia, calidad e igualdad:

“Artículo 4o.- La mujer y el hombre son iguales ante la ley. Ésta protegerá la organización y el desarrollo de la familia.

“ ...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

...”³

³ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021.

En segundo lugar, las especificaciones del autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, tienen que cumplir con una línea de disposiciones, como lo son contar con el peso adecuado, capacidad y no rebasar el exceso de velocidad, sin embargo todas estas reglas han sido violadas por los conductores, a continuación, se cita el artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal:

“Artículo 39.- Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima.”⁴

En tercer lugar, uno de los objetivos principales de la seguridad vial y la cual las autoridades correspondientes deben garantizarla, es prevenir accidentes y prevenir las fatalidades, actuando de acorde a las irregularidades que pongan en riesgo la vida, pero cuando los conductores de autotransporte de carga en cualquier modalidad, ya sea público o privado, y el transporte de pasajeros rebasa los límites de velocidad, no solo ocasionan daño a terceros, en este tipo de siniestros en las carreteras federales ha ocasionado la muerte a personas de vehículos particulares, vehículos motorizados y

⁴ Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2020

personas que transitan, incluso comerciantes que se encuentran en las orillas de la carretera; sin embargo la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su artículo 68, solo menciona que se realizara la reparación de daño en caso de algún accidente:

“Artículo 68.- Es obligación de los permisionarios de autotransporte de carga garantizar, en los términos que autorice la Secretaría, los daños que puedan ocasionarse a terceros en sus bienes y personas, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el vehículo o por la carga en caso de accidente, según lo establezca el reglamento respectivo.

Tratándose de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el seguro deberá amparar la carga desde el momento en que salga de las instalaciones del expedidor o generador, hasta que se reciba por el consignatario o destinatario en las instalaciones señaladas como destino final, incluyendo los riesgos que la carga o descarga resulten dentro o fuera de sus instalaciones. Salvo pacto en contrario, su carga y descarga quedarán a cargo de los expedidores y consignatarios, por lo que éstos deberán garantizar en los términos de este artículo los daños que pudieran ocasionarse en estas maniobras, así como el daño ocasionado por derrame de estos productos en caso de accidente.”⁵

Por otro lado, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, en su ficha número 14, menciona que el exceso de velocidad es un gran problema para la seguridad y como el rol de la velocidad influye en diferentes accidentes de tránsito:

⁵ Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2020

“Ficha N° 14 Comisión Nacional de Seguridad de tránsito

¿Es el exceso de velocidad realmente un problema de seguridad de tránsito “¿Sí, el exceso de velocidad es efectivamente un grave problema de seguridad”? Así lo demuestran las investigaciones realizadas en diversos países: un aumento de un kilómetro por hora en la velocidad promedio de una vía, aumenta en un 5% las lesiones y en un 7% los accidentes fatales, (ver figura 1). En Chile, se estima que este factor es relevante en al menos 1 de cada 5 accidentes y en 1 de cada 3 accidentes fatales (esta estimación es seguramente conservadora dada la dificultad de establecer la velocidad del vehículo cuando se produce el accidente).

Lo anterior se explica porque:

I. El exceso de velocidad reduce el tiempo que tiene el conductor ante un imprevisto, tiempo

que le permite evitar un accidente mediante alguna acción evasiva, como por ejemplo frenar.

II. Al superar el límite de velocidad para la que fue diseñada la vía, se deterioran aspectos

como la estabilidad del vehículo y la visibilidad del conductor, reduciéndose, por ejemplo, la distancia hasta donde puede ver el camino.

III. Mientras mayor sea la velocidad de un vehículo que se acerca a un peatón u otro conductor, más difícil será para éstos juzgar la distancia a la que se encuentra dicho vehículo.

El rol de la velocidad en accidentes de tránsito

La velocidad influye de cuatro maneras en la ocurrencia de accidentes del tránsito:



I. Aumenta la distancia recorrida por el vehículo desde cuando el conductor detecta una emergencia hasta que reacciona.

II. Aumenta la distancia necesaria para detener el vehículo desde que se reacciona ante una emergencia (figura 2)

III. La severidad del accidente aumenta exponencialmente con la velocidad de impacto. A 50 Km/hr. el riesgo para un pasajero del asiento delantero, que usa cinturón de seguridad, de sufrir lesiones graves, es de tres veces mayor que a 30 Km/hr. A 65 Km/hr. el riesgo es cinco veces mayor que a 30 Km/hr. (figura 3)

IV. En colisiones a alta velocidad se reduce la efectividad de dispositivos de seguridad, como

por ejemplo, bolsas de aire o air bags.”⁶

En tal virtud, si no se aplican lineamientos severos para los conductores de transporte de carga en cualquier modalidad, ya sea pública o privada y conductores de transporte de pasajeros que rebasan los límites de velocidad y que además pasan por alto los señalamientos, el índice de accidentes seguirá creciendo, hay que mencionar que los involucrados en perder la vida no solo son los conductores, también existen terceros, a continuación se muestran graficas del límite de velocidad y las consecuencias de sobrepasarlos :

“En la relación entre la velocidad y los siniestros viales deben considerarse varios aspectos. Uno de los más importantes es que con la velocidad aumenta la distancia que recorre un vehículo mientras su conductor reacciona ante la percepción de un obstáculo y toma la decisión de esquivarlo o frenar; en este sentido, también disminuyen las posibilidades

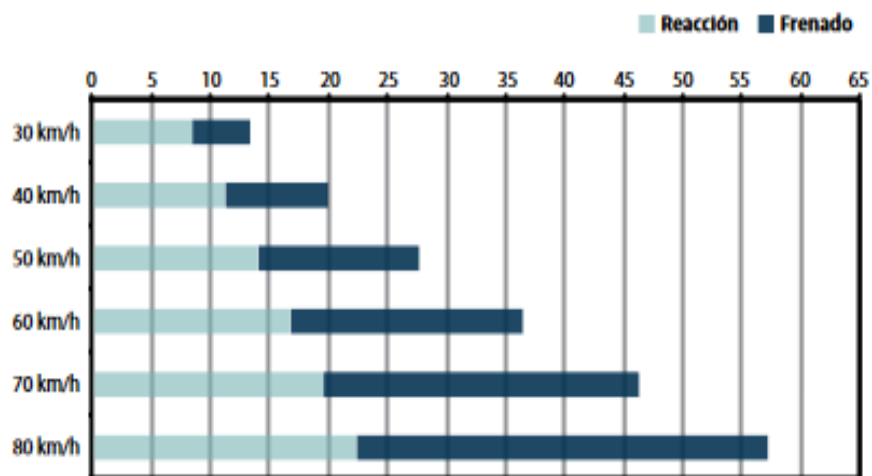
⁶ https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2016/01/fichas_accion_14.pdf

de recuperar el control del vehículo en caso de que se pierda al haber menos margen de actuación. Por otra parte, a mayor velocidad aumenta la inseguridad y el riesgo en la aproximación a una curva, y en una intersección se reduce la posibilidad de realizar maniobras evasivas de urgencia en caso de que otro vehículo se interponga. Y a todo esto hay que sumar que la gravedad de un siniestro y sus consecuencias aumentan con la velocidad debido a que las colisiones se producen a energías más altas. En relación con el tiempo de respuesta de un conductor, aunque varios estudios han demostrado que puede llegar a ser de apenas un segundo, la mayoría de las veces se sitúa entre 1,5 y 4 segundos. Las implicaciones de tener que contar con este tiempo de respuesta se pueden observar en la figura 1, donde se muestra la distancia recorridas durante el tiempo de reacción del conductor y el frenado del vehículo en función de la velocidad a la que se circula.

Como ejemplo de lo anterior, si un niño cruza frente a un automóvil a 13 metros de distancia cuando el automóvil transita a 30 km/h, este puede detenerse justo antes de atropellar al niño. Pero si la velocidad del automóvil

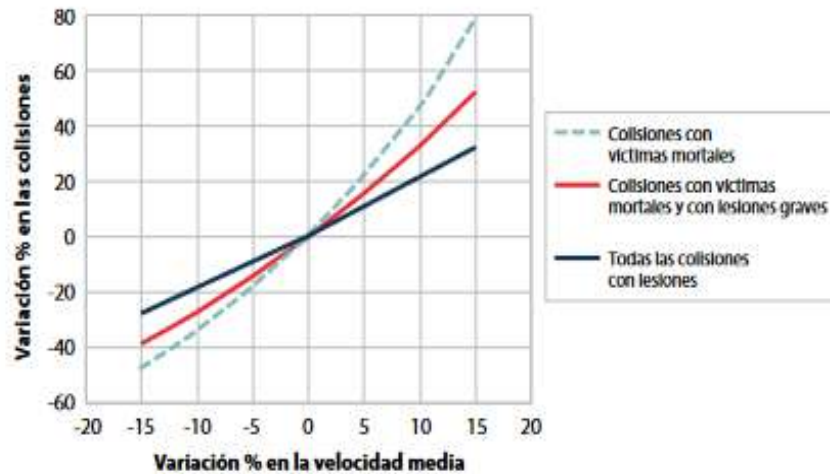
es de 50 km/h o más, el niño será atropellado y las posibilidades de que sobreviva serán pocas.

Convencer a los conductores de que conduzcan dentro de los límites de velocidad permitidos no siempre es fácil, pero es un desafío que debe enfrentarse, pues se ha comprobado que las velocidades elevadas



aumentan el número de siniestros viales y, por lo tanto, de lesionados y fallecidos, y que la disminución de la velocidad los reduce. Los estudios indican que nada menos que un

tercio de los siniestros con víctimas mortales están relacionados con la velocidad excesiva. La velocidad es un factor agravante en todos los casos y es importante tener en cuenta que incluso pequeños aumentos en la velocidad producen incrementos pronunciados del riesgo de sufrir un percance.



El control de la velocidad en un “sistema seguro”

Los desplazamientos sencillos, rápidos y de costo relativamente bajo son importantes para el trabajo y otras actividades cotidianas en nuestras sociedades. También son un aspecto clave para el crecimiento económico. No obstante, no debe favorecerse la movilidad a costa de la seguridad. El control de la velocidad abarca una variedad de medidas cuyo objetivo es alcanzar un equilibrio entre la seguridad y la eficiencia en los desplazamientos de los vehículos en una red vial. El enfoque de “sistema seguro” para la seguridad vial (figura 5) garantiza que, en una colisión, la energía del impacto se mantiene por debajo del umbral de probabilidad para causar la muerte o lesiones graves. No obstante, va más allá de establecer los límites de velocidad, ya que también se tiene en cuenta la gestión de las interacciones entre el vehículo, el medio ambiente, la infraestructura y la vulnerabilidad física de las personas. Según este enfoque, los límites de velocidad son una intervención complementaria a la creación de vías de tránsito, bordes de caminos y vehículos más seguros, que en conjunto ayudan a compensar los errores de los conductores. Todas las partes del sistema deben reforzarse, de modo que, si una parte del sistema falla, otras

seguirán protegiendo a las personas involucradas. Una velocidad apropiada, en el contexto de un sistema seguro, es un nivel de velocidad que considera la seguridad vial como el principal objetivo, en función de las condiciones del entorno: las características de los bordes del camino, los usuarios presentes a lo largo de las vías, la frecuencia del acceso a la carretera (incluidas las intersecciones), el volumen y la diversidad del tránsito, el interés por el medioambiente y la calidad de vida de los residentes que viven en las cercanías de las vías. El control de la velocidad es una pieza central de un sistema seguro que, además de establecer la vigilancia y el control de los límites de velocidad apropiados, también busca convencer a los conductores de elegir velocidades adecuadas para cada circunstancia mediante la educación y la publicidad. Junto a estas medidas, se recomienda igualmente el uso selectivo de las intervenciones de ingeniería en las vías. En cualquier caso, hay que tener en cuenta que sin el compromiso firme y continuo de los ciudadanos para que el gobierno aplique una sólida vigilancia y control de las velocidades en la red vial es poco probable que los programas de control de velocidad sean efectivos.



Sin el compromiso firme y continuo de los ciudadanos para que el gobierno aplique una sólida vigilancia y control de las velocidades en la red vial es poco probable que los programas de control de velocidad sean eficaces.

...⁷

Ahora bien, en relación al transporte de carga que rebasan los límites de velocidad, al menos 23 mil vehículos en México ha estado involucrados, lo que incluye a camiones unitarios, tractocamiones articulados y de doble remolque; hay que tener en cuenta que cuando un transporte de estos choca con automóviles particulares o motorizados, las consecuencias son fatales:

“Provoca transporte de carga 27% de accidentes viales



⁷ file:///C:/Users/CM_SEG~1/AppData/Local/Temp/Hoja-informativa-velocidad-siniestros.pdf

Al menos 23 mil 986 vehículos en México se vieron involucrados en algún accidente vial en carretera durante 2021, de los cuales el 27.04 por ciento (6 mil 486 unidades) correspondió a camiones unitarios, tractocamiones articulados y de doble remolque (mejores conocidos como fulles).

De acuerdo con el Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales alrededor de 2 mil 971 camiones articulados, 2 mil 89 camiones unitarios, y mil 427 unidades doblemente articulados se vieron involucradas en dichos percances.

En total, durante 2021 se registraron 15 mil 20 accidentes viales.

Miguel Guzmán Negrete, director del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (Cesvi), agregó que debido a la pandemia el tráfico para la distribución de mercancías se incrementó.

"La movilidad en lo más crítico de la pandemia cayó 80 por ciento, pero el movimiento de mercancías no se detuvo. Y si bien redujo el número de muertos hubo más choques graves, principalmente por exceso de velocidad", explicó.

Asimismo, agregó que debido a la pandemia y el poco tráfico, algunos automovilistas incrementaron los límites de velocidad 110 a 120 kilómetros por hora en vialidades que se permiten por ejemplo los 80 kilómetros por hora, lo que aumentó el factor de riesgo.

Además, asegúrese de que el uso del celular también incrementó tanto en conductores de vehículos particulares como de carga mientras manejaban, en el afán de mantener informados sobre el estado de la emergencia sanitaria. Guzmán Negrete explicó que otro de los factores que contribuyeron al incremento en accidentes viales -en donde se vio

involucrado el transporte de carga- es la falta de supervisión de algunas normas y reglamentos, como el de pesos y dimensiones.

El informe -que fue elaborado por el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) - destacó que aunque a nivel nacional el transporte de carga participó con el 27 por ciento de los accidentes, en algunas entidades su participación está por arriba del 50 por ciento.

Por ejemplo, Coahuila con 40.6 por ciento (21.7 por ciento articulado, 10.6 doble articulado y 8.3 camión unitario) y Sonora con 51.9 por ciento (32.2 por ciento articulado, 11.4 doble articulado y 8.3 camión unitario).

Fulles, los de mayor número de accidentes, los camiones doblemente articulados (fulles) fueron los que más crecieron en número de unidades involucradas si se comparan los resultados obtenidos de 2021 contra 2019, previo a la pandemia del Covid-19, En ese sentido los fulles tuvieron un alza de 68 por ciento en unidades involucradas, al pasar de 849 en 2019 a mil 427 al concluir el 2021.

El camión unitario fue el segundo en registrar mayor número de unidades con percances viales con un crecimiento de 38 por ciento, seguido por el articulado con 27 por ciento.”⁸

En lo que concierne al transporte de pasajeros, el exceso de velocidad que rebasan los conductores de este transporte sigue ocasionado grandes accidentes, como lo fue el

8

https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?__rval=1&urlredirect=https://www.reforma.com/provoca-transporte-de-carga-27-de-accidentes-viales/ar2450646?referer=7d616165662f3a3a6262623b727a7a7279703b767a783a--



del día 22 de septiembre de 2022, en la México-Cuernavaca, ocasionado por el exceso de velocidad del conductor, dejando más de 30 lesionados :

“Fuerte accidente de transporte público deja más de 30 lesionados en la México-Cuernavaca.

Autoridades reportaron que al menos 37 personas resultaron lesionadas, algunas atendidas en el lugar y otras trasladadas a hospitales

Los primeros reportes señalan que el transporte público transitaba por una cuneta cuando perdió el control debido al exceso de velocidad



El tránsito se encuentra complicado, debido a que fue cerrada la circulación en ambos sentidos. Fuente: Twitter/Mathermas

Un fuerte accidente de transporte público se registró la mañana de hoy, 22 de septiembre de 2022, sobre el kilómetro 22 de la carretera México-Cuernavaca.

Los primeros reportes señalan que el transporte público transitaba por una cuneta cuando perdió el control debido al exceso de velocidad, por lo que chocó varios árboles.

Autoridades reportaron que de manera preliminar más de 37 personas resultaron lesionadas, algunas atendidas en el lugar y otras trasladadas a hospitales cercanos a la zona.

El tránsito se encuentra complicado, debido a que fue cerrada la circulación en ambos sentidos, por lo que automovilistas pueden tomar como alternativa vial la autopista México Cuernavaca.”⁹

Para terminar, la presente iniciativa tiene la finalidad de retirar de manera definitiva la licencia de conducir a los conductores de transporte de carga de cualquier modalidad y de transporte de pasajeros que rebasen los límites de velocidad, pues solo restarles puntos a la licencia o sancionarlos con “multitas” no evitara que sigan manejando sin control y sin precaución, pues mientras que sólo nos fijamos en las estadísticas, las más de 24.000 muertes por año en accidentes de tráfico parecen ser números sólo, pero no debemos olvidar que son personas, son vidas, y que este tipo de irresponsabilidad por parte de estos conductores ha quitado vidas, ha dejado heridos, y ha dañado a terceros, pues si observamos, cada vez que ocurre un accidente de este tipo han salido terceros afectados, como personas que se encuentran en las orillas vendiendo sus productos, personas que van caminando, inclusive a locales y casas. Por esto es necesario que de manera definitiva estos conductores ya no cuenten con la licencia para conducir, no

⁹ <https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/fuerte-accidente-de-transporte-publico-deja-lesionados-en-la-mexico-cuernavaca/>

solo para disminuir los accidentes, también para que todas y todos tomen consciencia de que rebasar los límites de velocidad tiene consecuencias.

A razón de lo anteriormente expuesto, se propone la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO CUARTO DEL ARTÍCULO 51 LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, lo anterior para quedar de la siguiente manera:

DICE	DEBE DECIR
<p align="center">LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p>	<p align="center">LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</p>
<p>Artículo 51. De la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.</p> <p>La Federación, las entidades federativas y los municipios, establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de</p>	<p>Artículo 51. De la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.</p> <p>La Federación, las entidades federativas y los municipios, establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de</p>

forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

Las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

Las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

Se les retirara de manera definitiva la licencia a conductores de transporte público o de transporte de carga, de cualquier modalidad, cuando rebasen los limites de velocidad.

I. Fundamento legal de la Iniciativa (y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad.

Esta Iniciativa se presenta en ejercicio de las facultades que el suscrito en su calidad de Diputado de la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, le confieren los artículos 71 fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; los artículos 30, numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 95 fracción II, 96 y 326 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

II. Denominación del proyecto de ley o decreto.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO CUARTO DEL ARTÍCULO 51 LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

III. Ordenamientos a modificar

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

IV. Texto normativo propuesto

Con base en los razonamientos antes precisados, el suscrito Diputado propone a la Honorable Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, la presente **INICIATIVA**

CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN PÁRRAFO CUARTO DEL ARTÍCULO 51 LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, para quedar como sigue:

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. – Se adiciona un párrafo cuarto del artículo 51, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 51. De la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.

La Federación, las entidades federativas y los municipios, establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

Las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un

periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

Se les retirara de manera definitiva la licencia a conductores de transporte público o de transporte de carga, de cualquier modalidad, cuando rebasen los límites de velocidad.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación

SEGUNDO. - Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente decreto.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México a los 4 días del mes de noviembre de 2022.

ATENTAMENTE.

Nazario Norberto Sánchez

DIP. NAZARIO NORBERTO SÁNCHEZ