



Ciudad de México, a 10 de noviembre del año 2020.

MAME/AL/164/20

**ASUNTO: SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN DE  
INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO**

**MAESTRO ALFONSO VEGA GONZALEZ  
COORDINADOR DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS DEL  
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, I LEGISLATURA  
PRESENTE.**

El que suscribe, **Miguel Ángel Macedo Escartín**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, con fundamento en el artículo 5, fracción I; 82 y 83 segundo párrafo, fracciones I y II y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, muy atentamente, me permito solicitar la inclusión en el Orden del Día de la Sesión Ordinaria de este Órgano legislativo, a celebrarse el siguiente **jueves 12 de noviembre del año 2020, la siguiente:**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA UNA FRACCIÓN  
AL ARTÍCULO 89 DE LA LEY DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y  
ADOLESCENTES DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

Con ese propósito, acompaño para los fines procedentes, archivo electrónico de la iniciativa con proyecto de decreto a la que me he referido.

Anticipadamente agradezco a usted su atención y hago propicio el momento para hacerle llegar un saludo cordial.

**ATENTAMENTE**

Designed by:  
*Miguel Ángel Macedo Escartín*  
7E:10B77F32473...



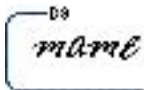
**DIPUTADA MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ,  
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA  
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,  
I LEGISLATURA.  
PRESENTE.**

El que suscribe, **Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín** integrante del Grupo Parlamentario de **MORENA**, de la Primer Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por: el artículo 122, apartado A, fracción segunda de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el artículo 30 numeral 1, inciso b de la Constitución de la Ciudad de México; el artículo 12, fracción segunda de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y el artículo 95 y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Congreso la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA UNA FRACCIÓN  
AL ARTÍCULO 89 DE LA LEY DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y  
ADOLESCENTES DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

**PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

El tráfico en las grandes ciudades, ha hecho atractivo el uso de otro tipo de vehículos, en el caso de algunos países en desarrollo el número de motocicletas ha aumentado más de seis veces entre 1993 y 2014, una velocidad que duplica la del crecimiento del PIB en esos países en el mismo periodo, esto según el estudio publicado por la Organización Panamericana de la Salud, denominado: La Motocicleta en el Transito en las Américas, Situación y medidas para mejorar la seguridad de los usuarios.

  
Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín

Otro dato de dicho estudio, es que un motociclista tiene 26 veces más posibilidad de morir en un siniestro vial que un ocupante de un automóvil, pero la motocicleta y su crecimiento exponencial son consecuencia también de factores socioeconómicos, por ejemplo, los precios de este tipo de vehículos son más asequibles, el costo del transporte público en las ciudades y los costos de combustible, mantenimiento y espacio de estacionamiento, son también, factores que hacen atractivo este transporte<sup>1</sup>.

Lo anterior, no significa que la población más vulnerable tenga acceso a la movilidad, si bien es cierto que sus traslados mejoran, al mismo tiempo se acompaña de una serie de consecuencias negativas, entre los que destacan: el incremento de accidentes viales donde están involucrados estos y la gravedad de las lesiones. Esto se desarrolla en un marco de irresponsabilidad de las personas usuarias, como: invadir carriles o transitar en medio de los mismos, así como el incorrecto uso del casco.

La Normatividad vigente en la Ciudad de México, no es omisa de este tipo de prácticas, si bien el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México contempla la prohibición de este tipo de prácticas, también es verdad que las implementaciones de las amonestaciones se vuelven compleja y por lo tanto las violaciones a dicha normatividad son frecuentes. Así mismo, la propuesta que se diseñó en esta administración de la jefa de gobierno doctora Claudia Sheinbaum Pardo, para que las personas que pretenden conducir una motocicleta sean sujetas a una licencia especial que contemple como requisito principal que la persona demuestre tener el conocimiento necesario para el uso de la vía. Sin embargo, en el coloquio Movilidad Sustentable de la Ciudad de México, mesa: La Motocicleta, organizado por la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, se dieron por parte de los distintos sectores involucrados en este tipo de movilidad, distintos elementos que permitieron analizar la necesidad mejorar las condiciones de este

---

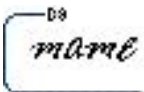
<sup>1</sup> <https://www.altonivel.com.mx/empresas/asi-fue-las-motocicletas-conquistaron-la-ciudad-mexico/>



sector sin criminalizarlos, pero que abrieron el debate a que también se requería modificar las practicas tanto de registro vehicular, como de emisión de permisos para conducir en el espacio público de la Ciudad de México, al mismo tiempo que, se analizó la necesidad de marcar claramente la edad en que una persona es responsable para conducir y ser usuaria como acompañante de este tipo de vehículos.

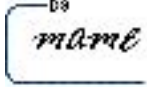
Con la pandemia ocasionada por el virus SARS 2 que ocasiona la enfermedad de Covid 19, que sentencio a los gobiernos del mundo a emitir disposiciones que promovían u obligaba el encierro en sus hogares de las personas para evitar la propagación rápida y descontrolada de este virus, con lo que el uso de este medio de vehículos para la repartición de alimentos y abasto, no solamente por medio de las aplicaciones móviles, sino que además negocios locales se vieron en la necesidad de entrar al mercado de reparto a domicilio, pero al mismo tiempo, el aumento de hechos de tránsito en el periodo de la pandemia donde se estaban involucradas motocicletas, también incremento de manera considerable, los incidentes viales aumentaron un 25% en 2020 referente al mismo periodo de 2019, pero de estos un 65% estuvo involucrada una motocicleta, esto expuesto por el Laboratorio Nacional Ciudadano.

Al tiempo de que, el uso de la motocicleta para asuntos comerciales va en aumento, también aumenta el uso de estas para para la movilidad común y la de cuidados, el documento Estudio sobre las condiciones del traslado de niños en motocicleta, editado por la fundación Gonzalo Rodríguez, menciona que en América Latina y el Caribe los siniestros de tránsito son la primera causa de muerte en niños entre 5 y 14 años, y la segunda entre 15 y 44 años. En países como Uruguay, Brasil, Colombia y República Dominicana la motocicleta se lleva alrededor de la mitad de los fallecidos por siniestros de tránsito. Esto influye negativamente en la posibilidad de alcanzar la meta de reducir a la mitad el número de heridos y fallecidos por causa de siniestros de tránsito para 2020 que se estableció en los Objetivos de Desarrollo





Sostenible propuestas por las Naciones Unidas. Es necesario analizar la problemática y con el objetivo de crear una base de conocimiento que sirva para mejorar esta realidad en el mediano plazo.



En este estudio exploratorio, que se realizó en cuarenta y cinco ciudades de seis países: Argentina, Brasil, Colombia, Paraguay, República Dominicana y Uruguay, se aplicó la técnica de observación no participante, relevando lo que sucede en el tránsito en base a criterios previamente definidos. Por otro lado, se recogieron percepciones, hábitos y conocimientos sobre la circulación de niños en motocicletas a través de la técnica de encuesta.<sup>2</sup>

En 1980, el número de motocicletas registradas en México era de apenas 128,960 unidades, según cifras del INEGI. En 2004, dicho parque vehicular alcanzó el medio millón y en 2014, cifras oficiales del Instituto Nacional de Estadística y Geografía indicaron que el número de estos vehículos superó los 2.2 millones.

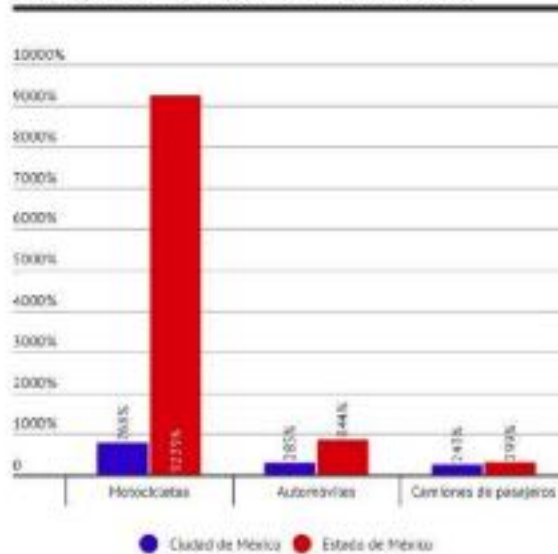
Si bien es cierto que el incremento vehículos motorizados en las calles ha aumentado de forma considerable en últimos años, es innegable que las motocicletas ha crecido de manera exorbitante, como podemos ver en la siguiente gráfica<sup>3</sup>:

---

<sup>2</sup> Lambrosquini, F., González, F., Bottinelli, E., Bernheim, R., Medeiros, C., & Gares, N. (2017). Estudio sobre las condiciones del traslado de niños en motocicletas en América Latina. Montevideo: Fundación Gonzalo Rodríguez, Fundación UPS, Banco Mundial, Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), CAF. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1032>

<sup>3</sup> <https://www.arenapublica.com/articulo/2017/12/19/8534/motocicleta-falsa-solucion-problemas-movilidad-cdmx-mejor-transporte-publico>

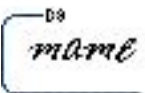
Crecimiento porcentual de motocicletas, automóviles y camiones de pasajeros en la CDMX y el Edo. Mex (1996-2016)



Fuente: Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI

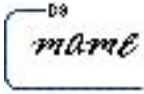
La facilidad de pago que grandes empresas han otorgado para que las personas puedan adquirir una moto son un factor fundamental que ha facilitado la adquisición de estas. Meses sin intereses, créditos en pesos, tasas de interés y enganches bajos, plazos variables según el crédito deseado atraen a cada vez más personas que buscan nuevas formas de movilidad.

No podemos negar que la cuestión del tiempo también que se utiliza en los traslados es importante; el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo ha llevado a cabo experimentos donde se registra el tiempo de recorrido de diversos modos de transporte dentro de la Ciudad, en todos los desafíos, el automóvil se ve ampliamente superado por la motocicleta al tardarse más del doble de tiempo en hacer un mismo recorrido.



Todos los anteriores son factores importantes y derivado de estos, no es sorprendente que la motocicleta haya tomado tanta popularidad.

**ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN**



De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito causan 1.2 millones de muertes cada año. Asimismo, representan la principal causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años en todo el mundo. El 23% de todas estas muertes se concentra en los motociclistas, el 22% en peatones, y el 4% en ciclistas.

Manejar una motocicleta puede ser considerada una actividad de alto riesgo. En el caso de las motocicletas y las personas que las utilizan, una de las principales causas de que las personas que las conducen mueran en caso de accidente, es porque el vehículo por sí mismo no brinda, como los automóviles, por ejemplo, que poseen estructuras y sistemas de retención que protegen tanto a la persona conductora como a sus acompañantes.

Los traumatismos causados por los hechos de tránsito, constituyen un importante problema de salud pública y una de las principales causas de muerte y lesiones en todo el mundo<sup>4</sup>, las personas que usan motocicletas están expuestas a mayor riesgo de colisiones debido a varios factores, por poner un ejemplo, comparten el espacio de circulación con otros vehículos, con los que en comparación, son menos visibles mientras circulan.

Aunado a lo anterior, es necesario considerar una práctica que se ha vuelto común que es el uso de este tipo de vehículos para transportar: niñas, niños o adolescentes, con lo que podemos ver familias completas subidas en una motocicleta, esto puede ser por: ignorancia, negligencia o falta de conciencia de la gravedad que representa para las personas menores.

---

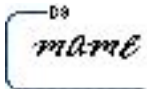
<sup>4</sup> [http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1688-12492012000200007](http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1688-12492012000200007)

Las personas padres, tutoras, familiares o adultas conocidas de las personas menores, en pleno uso de conciencia transportan en motocicletas, motonetas, cuatrimotos o motocarros, sin ningún tipo de protección o sujeción para las personas menores, estas últimas son detenidas únicamente con los cuerpos, ya de por sí vulnerables, de las personas adultas. Para ejemplo de lo anterior, podemos observar la siguiente imagen:



Dicha situación es verdaderamente grave, ya que, en caso de algún accidente son las personas menores las que sin ninguna posibilidad de elección ponen en riesgo su vida e integridad, puestos a merced de la decisión de las personas de las que están a cargo y que en términos generales son responsables de salvaguardarlos.

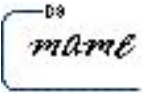
Según datos de la organización Panamericana de la Salud, las lesiones por accidentes de tránsito son la primera causa mundial de muerte en niños de 15 a 17 años<sup>5</sup>. En el caso específico de México, durante el año 2013 las lesiones por estos accidentes se encuentran entre las tres principales causas de muerte en niños, niñas y adolescentes entre 0 y 19 años de edad y son la primera causa de muerte



<sup>5</sup> [https://www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_content&view=article&id=921:las-lesiones-por-accidentes-de-transito-son-la-primera-causa-mundial-de-muerte-en-ninos-de-15-a-17-anos&Itemid=499](https://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=921:las-lesiones-por-accidentes-de-transito-son-la-primera-causa-mundial-de-muerte-en-ninos-de-15-a-17-anos&Itemid=499)



en niños entre 10 y 14 años de edad y se calcula que cada año mueren 2,478 menores en accidentes de tránsito<sup>6</sup>.



Si bien es cierto que, llevar una persona menor en una motocicleta, como tal no infringe el Reglamento de Tránsito, si se está atentando contra la preservación y protección de la vida del menor.

En consideración con lo anterior, debemos proteger y considerar el derecho a la vida, el cual es un derecho humano universal, cuya concepción sostiene que el derecho a la vida consiste en el derecho a vivir, a permanecer con vida o seguir viviendo<sup>7</sup>, el primero de todos los derechos si consideramos a éste como generador de cualquier otro derecho existente, es indispensable considerar este derecho como fundamental y poner en claro que en este caso, estamos hablando de una protección a un sector vulnerable, como es la niñez.

<sup>6</sup> [https://www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_docman&view=download&category\\_slug=technical-documentation&alias=1016-921savekidslivesmex&Itemid=493](https://www.paho.org/mex/index.php?option=com_docman&view=download&category_slug=technical-documentation&alias=1016-921savekidslivesmex&Itemid=493)

<sup>7</sup> [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-00122008000100010](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122008000100010)



Considerando entonces que las niñas y niños son seres en constante desarrollo y por ende suelen encontrarse en condiciones de vulnerabilidad, la protección a la niñez merece toda la atención. Deben garantizar los gobiernos, las familias y la sociedad en general.

**FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO CONSTITUCIONAL Y  
CONVENCIONAL**

- Considerando la Declaración Universal de Derechos Humanos, en su Artículo 3 que dice a la letra:

“Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su Persona”.

- Que la Declaración de los Derechos del Niño Proclamada por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas en su Principio 6, dice a la letra:

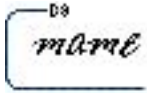
“Principio 6

El niño, para el pleno y armonioso desarrollo de su personalidad, necesita amor y comprensión. Siempre que sea posible, deberá crecer al amparo y bajo la responsabilidad de sus padres y, en todo caso, en un ambiente de afecto y de seguridad moral y material; salvo circunstancias excepcionales, no deberá separarse al niño de corta edad de su madre. La sociedad y las autoridades públicas tendrán la obligación de cuidar especialmente a los niños sin familia o que carezcan de medios adecuados de subsistencia. Para el mantenimiento de los hijos de familias numerosas conviene conceder subsidios estatales o de otra índole.”



- Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dice:  
“ Artículo 4°:

(...)



En todas las decisiones y actuaciones del Estado se velará y cumplirá con el principio del interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos. Los niños y las niñas tienen derecho a la satisfacción de sus necesidades de alimentación, salud, educación y sano esparcimiento para su desarrollo integral. Este principio deberá guiar el diseño, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas dirigidas a la niñez.

Los ascendientes, tutores y custodios tienen la obligación de preservar y exigir el cumplimiento de estos derechos y principios.

El Estado otorgará facilidades a los particulares para que coadyuven al cumplimiento de los derechos de la niñez

(...)

- Que la Constitución Política de la Ciudad de México, dice:

“CAPÍTULO II

DE LOS DERECHOS HUMANOS

Artículo 6

Ciudad de libertades y derechos

(...)

D. Derechos de las familias

1. Se reconoce a las familias la más amplia protección, en su ámbito individual y colectivo, así como su aporte en la construcción y bienestar de la sociedad por su contribución al cuidado, formación, desarrollo y transmisión de saberes para la vida, valores culturales, éticos y sociales.

(...)”



I LEGISLATURA

“Artículo 13  
Ciudad habitable

(...)

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad...

(...)”

- Que la Ley de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes de la Ciudad de México, dice:

“Artículo 2. Para garantizar la protección de los derechos humanos de niñas, niños y adolescentes en la Ciudad de México, las autoridades realizarán las acciones y tomarán medidas, de conformidad con los principios establecidos en la presente Ley

(...)”

“Artículo 8. Toda autoridad en la Ciudad de México, por el principio del interés superior, debe en todo caso, resolver en favor de los derechos humanos de niñas, niños y adolescentes, respecto de cualquier otro derecho en conflicto.”

“Artículo 15. Niñas, niños y adolescentes tienen derecho a que se les preserve la vida y a disfrutarla en condiciones que aseguren su dignidad y un nivel de vida adecuado para su desarrollo integral óptimo físico, mental, material, espiritual, ético, cultural y social.

(...)”

- Que el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México vigente dice:

“Artículo 37.- Los conductores y ocupantes de los vehículos deben de cumplir con las disposiciones de seguridad indicadas en el presente artículo de acuerdo a la naturaleza propia de cada vehículo.

I,

D9  
mamé



II. Los conductores de vehículos motorizados deben:

a) Sujetar firmemente con ambas manos, el control de dirección y no permitir que otro pasajero lo tome parcial o totalmente;

b) Asegurarse que todos los pasajeros utilicen correctamente el cinturón de seguridad, además de colocarse el propio, excepto los ocupantes de vehículos de emergencia. Los taxistas, no están obligados a cumplir con esta disposición, respecto de los pasajeros

(...) “

“Artículo 38.- Los conductores de vehículos son responsables de evitar realizar acciones que pongan en riesgo su integridad física y la de los demás usuarios de la vía II a), b), d), e); III a), c)a, por lo que se prohíbe:

I,

II. A los conductores de vehículos motorizados:

(...)

g) Transportar mayor número de personas que el señalado en la tarjeta de circulación;

(...)

III. Adicionalmente, a los motociclistas:

a) Transportar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio, y un debido control del vehículo;

b) Sujetarse a otros vehículos en movimiento;

c) Transportar pasajeros menores de doce años de edad;

d) Transportar a un pasajero entre el conductor y el manubrio; y



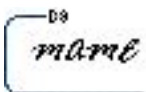
e) Transportar un menor de edad, cuando este no pueda sujetarse por sí mismo a la motocicleta y, estando correctamente sentado, no pueda colocar adecuada y firmemente los pies en los estribos o posa pies, excepto que cuente con los aditamentos especialmente diseñados para su seguridad.

Por lo anterior expuesto la presente Iniciativa pretende garantizar el derecho a la vida y preservar la seguridad y la salud de niñas, niños y adolescentes, cuyo derecho se vulnera de forma irresponsable o inconsciente, cuando son trasladados en motocicletas, motonetas, cuatrimotos o motocarros sin ningún tipo de protección.

Derivado de lo anterior, se somete a consideración de esta soberanía la siguiente INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA UNA FRACCIÓN AL ARTÍCULO 89 DE LA LEY DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES DE LA CIUDAD DE MÉXICO, en los siguientes términos:

**ÚNICO: SE AGREGA LA FRACCIÓN XII AL ARTÍCULO 89 DE LA LEY DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

Para tener una visión más clara de la propuesta, se presenta a continuación el cuadro comparativo de las modificaciones.





**Ley de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes de la Ciudad de México.**

**TEXTO VIGENTE**

**TEXTO PROPUESTO**

Artículo 89. Son obligaciones de quienes ejercen la patria potestad, tutela o guarda y custodia, así como de las demás personas que por razón de sus funciones o actividades tengan bajo su cuidado niñas, niños o adolescentes, en proporción a su responsabilidad y, cuando sean instituciones públicas, conforme a su ámbito de competencia, las siguientes:

I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI

No tiene texto correlativo

En casos de controversia, el órgano jurisdiccional competente determinará el grado de responsabilidad de quien tenga a su cargo y cuidado a niñas, niños o adolescentes, atendiendo a los principios rectores de esta Ley.

Artículo 89. Son obligaciones de quienes ejercen la patria potestad, tutela o guarda y custodia, así como de las demás personas que por razón de sus funciones o actividades tengan bajo su cuidado niñas, niños o adolescentes, en proporción a su responsabilidad y, cuando sean instituciones públicas, conforme a su ámbito de competencia, las siguientes:

I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI

**XII. Abstenerse de transportar a niñas, niños y adolescentes en cualquier tipo de vehículo motorizado, bajo condiciones de inseguridad, en la que no puedan sujetarse por sí mismos de alguna parte del vehículo, sin ningún tipo de respaldo o seguridad al transportarse.**

En casos de controversia, el órgano jurisdiccional competente determinará el grado de responsabilidad de quien tenga a su cargo y cuidado a niñas, niños o adolescentes, atendiendo a los principios rectores de esta Ley.

DE  
MAME



## DECRETO

Ley de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes de la Ciudad de México.

Artículo 89. Son obligaciones de quienes ejercen la patria potestad, tutela o guarda y custodia, así como de las demás personas que por razón de sus funciones o actividades tengan bajo su cuidado niñas, niños o adolescentes, en proporción a su responsabilidad y, cuando sean instituciones públicas, conforme a su ámbito de competencia, las siguientes:

I. Garantizar sus derechos alimentarios, el libre desarrollo de su personalidad y el ejercicio de sus derechos, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y demás disposiciones aplicables.

Para los efectos de esta fracción, los derechos alimentarios comprenden esencialmente la satisfacción de las necesidades de alimentación y nutrición, habitación, educación, vestido, atención médica y psicológica preventiva integrada a la salud, asistencia médica y recreación;

II. Registrarlos dentro de los primeros sesenta días de vida;

III. Asegurar que cursen la educación obligatoria, participar en su proceso educativo y proporcionarles las condiciones para su continuidad y permanencia en el sistema educativo;

IV. Asegurar un entorno afectivo, comprensivo y sin violencia para el pleno, armonioso y libre desarrollo de su personalidad;

V. Fomentarles el respeto a todas las personas, así como el cuidado de los bienes propios, de la familia y de la comunidad, y el aprovechamiento de los recursos que se dispongan para su desarrollo integral;

VI. Protegerles contra toda forma de violencia, maltrato, perjuicio, daño, agresión, abuso, venta, trata de personas y cualquier forma de explotación;

VII. Abstenerse de cualquier atentado contra su integridad física, psicológica o actos que menoscaben su desarrollo integral. El ejercicio de la patria potestad, la tutela o la guarda y custodia no podrá ser justificación para incumplir la obligación prevista en la presente fracción;

VIII. Evitar conductas que puedan vulnerar el ambiente de respeto y generar violencia o rechazo en las relaciones entre niñas, niños y adolescentes, y de éstos



con quienes ejercen la patria potestad, tutela o guarda y custodia, así como con los demás miembros de su familia;

IX. Considerar su opinión y preferencia para la toma de decisiones que les conciernan de manera directa conforme a su edad, desarrollo evolutivo, cognoscitivo y madurez;

X. Educar en el conocimiento y uso responsable de las tecnologías de la información y comunicación y;

XI. Promover y fomentar acciones libres de prejuicios, roles, estereotipos que denigren a las niñas, niños y las adolescentes.

**XII. Abstenerse de transportar a niñas, niños y adolescentes en cualquier tipo de vehículo motorizado, bajo condiciones de inseguridad, en la que no puedan sujetarse por sí mismos de alguna parte del vehículo, sin ningún tipo de respaldo o seguridad al transportarse.**

En casos de controversia, el órgano jurisdiccional competente determinará el grado de responsabilidad de quien tenga a su cargo y cuidado a niñas, niños o adolescentes, atendiendo a los principios rectores de esta Ley.

## ARTÍCULOS TRANSITORIOS

**Primero.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Para su mayor difusión publíquese en el Diario Oficial De La Federación.

**Segundo.** Una vez entrada en vigor se tendrá un plazo de 30 días hábiles para que las autoridades competentes emitan las disposiciones administrativas o secundarias correspondientes para el correcto funcionamiento de la Ley.

Dado ante el Recinto Legislativo de Donceles, noviembre del 2020.

DocuSigned by:  
*Miguel Ángel Macedo Escartín*  
7E10B77F22472...