



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA

# Diario de los Debates

ÓRGANO OFICIAL DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS  
DEL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Segundo Periodo de Sesiones Ordinarias del Tercer Año de Ejercicio

**Presidenta**

**Diputada Marcela Guerra Castillo**

Año III

Lunes 29 de abril de 2024

Sesión 31 Anexo I

## **Mesa Directiva**

### **Presidenta**

Dip. Marcela Guerra Castillo

### **Vicepresidentes**

Dip. Karla Yuritzi Almazán Burgos

Dip. Lilia Caritina Olvera Coronel

Dip. Blanca María del Socorro Alcalá Ruiz

### **Secretarios**

Dip. Brenda Espinoza López

Dip. Diana Estefanía Gutiérrez Valtierra

Dip. Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel

Dip. Nayeli Arlen Fernández Cruz

Dip. Pedro Vázquez González

Dip. Jéssica María Guadalupe Ortega de la Cruz

Dip. Olga Luz Espinosa Morales

Dip. Karina Isabel Garivo Sánchez

Dip. Vania Roxana Ávila García

## **Junta de Coordinación Política**

### **Presidente**

Dip. Jorge Romero Herrera  
Coordinador del Grupo Parlamentario del  
Partido Acción Nacional

### **Coordinadores de los Grupos Parlamentarios**

Dip. Moisés Ignacio Mier Velasco  
Coordinador del Grupo Parlamentario de  
Morena

Dip. Rubén Ignacio Moreira Valdez  
Coordinador del Grupo Parlamentario del  
Partido Revolucionario Institucional

Dip. Carlos Alberto Puente Salas  
Coordinador del Grupo Parlamentario del  
Partido Verde Ecologista de México

Dip. Alberto Anaya Gutiérrez  
Coordinador del Grupo Parlamentario del  
Partido del Trabajo

Dip. Braulio López Ochoa Mijares  
Coordinador del Grupo Parlamentario de  
Movimiento Ciudadano

Dip. Francisco Javier Huacus Esquivel  
Coordinador del Grupo Parlamentario del  
Partido de la Revolución Democrática



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA

# Diario de los Debates

ÓRGANO OFICIAL DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS  
DEL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Segundo Periodo de Sesiones Ordinarias del Tercer Año de Ejercicio

Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria Gilberto Becerril Olivares	Presidenta  Diputada Marcela Guerra Castillo	Directora del Diario de los Debates Eugenia García Gómez
Año III	Ciudad de México, lunes 29 de abril de 2024	Sesión 31 Anexo I

## SUMARIO

### DICTÁMENES DE LEY O DECRETO DE PUBLICIDAD Y A DISCUSIÓN

#### LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y DE EXPORTACIÓN

Dictamen de la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación..... 4

#### *Reserva aceptada:*

De la diputada Miriam Mendoza Moreno, del PVEM ..... 38

#### LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Dictamen de la Comisión de Movilidad, con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción XV al tercer párrafo del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial..... 41

#### *Reserva aceptada:*

De la diputada Georgina Gómez Madrigal, del PAN..... 74

# Comisión de Economía, Comercio y Competitividad

"LXV Legislatura de la Paridad, la Inclusión y la Diversidad"

**DICTAMEN DE LA:**

Comisión de Economía, Comercio y Competitividad.

**A LA:**

Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación.

**A CARGO DEL DIPUTADO:**

Jorge Ernesto Inzunza Armas, del Parlamentario del Partido Acción Nacional.

**EXPEDIENTE:**

8111

**DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LA COMISIÓN DE ECONOMÍA, COMERCIO Y COMPETITIVIDAD SOBRE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN A CARGO DEL DIPUTADO JORGE ERNESTO INZUNZA ARMAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN.**

**HONORABLE ASAMBLEA:**

A la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, le fue turnada para su estudio, análisis y elaboración del dictamen correspondiente a la Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de los Impuestos

Generales de Importación y Exportación, a cargo del diputado Jorge Ernesto Inzunza Armas, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 39 fracción XVII y 45, numeral 6, incisos e) y f) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y 80, numeral 1, fracción II; 81 numeral 2; 82, numeral 1; 84; 85; 157, numeral 1, fracción I; 158, numeral 1, fracción IV; 167, numeral 4; 180, numeral 1, y 182, y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, se abocó al análisis, discusión y valoración de la iniciativa en comento y somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el presente dictamen, con los siguientes apartados: I. Metodología. II. Antecedentes. III. Objeto y descripción de la Iniciativa. IV. Consideraciones de la Comisión. V. Decreto.

## **I. METODOLOGÍA:**

La Comisión de Economía, Comercio y Competitividad realizó el análisis sistemático de la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley de Impuestos Generales de Importación y Exportación, para determinar su viabilidad.

## **II. ANTECEDENTES:**

1. Con fecha 5 de julio de 2023, el Diputado Jorge Ernesto Inzunza Armas, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional presentó la Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación.

2. En esa misma fecha con oficio CP2R2A.-1143 y con número de expediente 8111, la Mesa Directiva de la Comisión Permanente turnó la iniciativa a la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, de la Cámara de Diputados, para dictamen.

3. Con fecha 22 de agosto de 2023, mediante oficio CECC/158/LXV/2023, esta Comisión solicitó prórroga por un plazo de 45 días con la finalidad de poder realizar un adecuado estudio y análisis de la iniciativa, para poder emitir el respectivo dictamen.

4.- Con fecha 30 de agosto de 2023, mediante oficio D.G.P.L. 65-II-4-2675 la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados otorgó prórroga hasta el 30 de abril de 2024 para emitir el dictamen correspondiente.

### **III. OBJETO Y DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA:**

La iniciativa tiene por objeto modificar la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación (LIGIE) exclusivamente en las secciones correspondientes para permitir la exportación de carne de totoaba de manejo intensivo (cultivo o acuacultura) en cualquiera de sus presentaciones como pescado entero eviscerado o en filete, ya sean ambos frescos, refrigerados o congelados. Es importante resaltar que se mantiene la prohibición de exportación de totoabas vivas y de totoabas en vida libre, así como de sus vejigas natatorias.

Esta Comisión propone en este Dictamen algunas modificaciones en el sentido de clarificar que las secciones correspondientes de la LIGIE comprenden a la totoaba en vida libre y que el aprovechamiento de carne de totoaba de manejo intensivo (cultivo o acuacultura) es materia de la Ley General de Vida Silvestre por tratarse de especímenes regulados de la vida silvestre, cuya producción, reproducción, manejo y comercialización corresponde a la SEMARNAT a través de la Dirección General de Vida Silvestre. Estas modificaciones se explican en el apartado de Consideraciones de la Comisión.

Refiere el diputado promovente de la iniciativa que la LIGIE es el instrumento más importante de comercio exterior en la legislación mexicana ya que establece las cuotas que servirán para determinar los aranceles a la importación y a la

exportación de mercancías, y es la base de la nomenclatura estadística (Números de Identificación Comercial) que permite la generación de información y estadísticas de comercio exterior mexicano.

Además, continúa la exposición de motivos, México como parte de la Organización Mundial del Comercio (OMC) desde 1995, es también parte contratante de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) desde 1988. Como miembro de la OMA, está obligado a aplicar las Recomendaciones de Enmienda que realice este organismo al Sistema Armonizado (SA), y que se asienta correctamente en la LIGIE, en su artículo primero tomando como base el Sistema de Designación y Codificación de Mercancías expedido por la OMA.

Menciona el proponente que, a partir de la publicación de la LIGIE, el 07 de junio de 2022, han ocurrido modificaciones importantes en el escenario comercial internacional que, en su momento, no se incluyeron dentro del cuerpo normativo de la mencionada ley, siendo obligación del Estado Mexicano adecuar los marcos legales a los convenios internacionales de los cuales México forma parte.

Durante la septuagésima cuarta reunión del Comité Permanente de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES) llevada a cabo en marzo de 2022, el Gobierno de México, promoviendo una estrategia de desarrollo sostenible, logró la aceptación del registro de la primera granja productora de totoaba de cultivo mediante acuicultura de conservación, para el aprovechamiento internacional de la carne de este pez endémico del Golfo de Baja California.

Las granjas de acuicultura de totoaba son Unidades de Manejo para la Conservación de Vida Silvestre (UMA) y son estrictamente reguladas por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT). Las UMA cumplen con todos los requisitos establecidos por la ley para su aprovechamiento comercial y/o de conservación trazable y sustentable, aportando al desarrollo económico y al cuidado de la biodiversidad nacional.

A continuación, destaca que la acuacultura de conservación contribuye a apoyar y fortalecer la participación de las comunidades locales, y constituye una alternativa productiva de desarrollo sustentable, que protege a esta especie endémica, sin afectar a la totoaba silvestre, dado que es posible dar trazabilidad al comercio legal por medio de regulaciones aplicables a las UMA entre las cuales destacan: permisos de aprovechamiento, facturas, estandarización de tamaños y pesos, y marcadores genéticos para una trazabilidad completa en la cadena productiva, logrando así, diferenciar fácilmente el origen del producto legal del tráfico ilegal permitiendo con ello combatir el comercio ilegal de especies.

Por otro lado, señala que la iniciativa busca promover el aprovechamiento legal de la totoaba de manejo intensivo a través de las UMA, permitiendo la creación de una plataforma regulada para la introducción comercial de este pez icónico de México que, más allá de su comercialización circunscrita a un ámbito local, puede ahora ser promovida como un pez de alto valor gastronómico y de alta calidad hacia los mercados internacionales, atendiendo al marco regulatorio de Ley General de Vida Silvestre (LGVS) y del CITES.

Destaca el diputado proponente que el Gobierno de México se comprometió a la comercialización exclusiva de carne de totoaba de cultivo, asegurando la correcta gestión de las vejigas natatorias hasta que, con la aprobación de su Comité Permanente y las Partes interesadas, se establezca un proceso seguro para su almacenamiento, marcado y posible comercialización futura bajo la supervisión continua de las autoridades competentes.

En ese sentido, la iniciativa mantiene la prohibición de exportación de totoaba viva, la cual es de la mayor relevancia mantenerla en vigor, así como la prohibición de la exportación de las vejigas natatorias de totoaba en vida libre, con el fin de seguir protegiendo a las poblaciones de totoaba y la supervivencia de la vaquita marina, pues ambas especies comparten el mismo ecosistema en la vida silvestre.

Por último, expresa que la apertura del mercado de exportación podría apoyar indirectamente las acciones de México para la protección de la totoaba en vida





libre y la vaquita marina, al proporcionar una alternativa legal de totoaba de manejo intensivo en el mercado proveniente de la actividad acuícola regulada. Con esta acción se busca disminuir la presión sobre el medio silvestre donde coexisten ambas especies en peligro de extinción y, en forma paralela, promover una nueva actividad económica que no busque la depredación del medio natural como forma de desarrollo, sino su repoblamiento y conservación.

Para mayor ilustración se ofrece el siguiente cuadro comparativo:

LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN (Texto vigente)					LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN (Texto propuesto en la Iniciativa)				
CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CUOTA (ARANCEL)		CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CUOTA (ARANCEL)	
			IMPUESTO DE IMP.	IMPUESTO DE EXP.				IMPUESTO DE IMP.	IMPUESTO DE EXP.
03.01	Peces vivos.				03.01	Peces vivos.			
.....	.....	...	.....	.....	.....	.....	...	.....	.....
0302. 89.01	Totoabas.	Kg	15	Prohibida	0302. 89.01	Totoabas de cultivo.	Kg	15	Permiso Ex
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0302. 99.03	De Totoabas.	Kg	15	Prohibida	0302. 99.03	Sin correlativo	Sin correlativo	Sin correlativo	Sin correlativo
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0303. 89.01	Totoabas.	Kg	15	Prohibida	0303. 89.01	Totoabas de cultivo.	Kg	15	Permiso Ex
.....	.....	.....	.....	...	...	...	...	...	...
0303. 99.03	De Totoabas.	Kg	15	Prohibida	0303. 99.03	Sin correlativo	Sin correlativo	Sin correlativo	Sin correlativo
0303.	...	...	...	...	0303.	...	...	...	...



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA

# Comisión de Economía, Comercio y Competitividad

"LXV Legislatura de la Paridad, la Inclusión y la Diversidad"

99.99					99.99				
al					al				
0309.					0309.				
90.99					90.99				

## IV. CONSIDERACIONES DE LA COMISIÓN:

### **PRIMERA: Impacto del Sector Acuícola del País.**

Esta Comisión considera que la iniciativa materia de dictamen representa una gran oportunidad para promover la acuicultura de conservación como una actividad económica sustentable que beneficiará de manera relevante a la región del Golfo de California, al abrir la posibilidad de que las distintas granjas de acuicultura que existen en la zona puedan eventualmente acceder al aprovechamiento internacional de carne de totoaba de manejo intensivo, cumpliendo con la normatividad nacional e internacional en la materia.

La acuicultura es la cría y cultivo de organismos acuáticos en ambientes controlados para su posterior aprovechamiento. En México, tiene una importancia creciente tanto para nuestra economía como para nuestra seguridad alimentaria. De acuerdo con el Fondo Mexicano para la Conservación de la Naturaleza (2022), en México la producción acuícola emplea a más de cincuenta mil personas, principalmente en los estados de Sinaloa, Sonora, Nayarit, Baja California, Baja California Sur, Michoacán, Veracruz y Morelos. Sinaloa es la entidad federativa con mayor número de acuicultores y, en conjunto con Sonora, contribuye a más de 60% de la producción acuícola nacional en sistemas controlados. Se cultivan más de 70 especies acuáticas que generan 230,000 toneladas anuales en promedio de crustáceos y peces, con un valor de 15,000 millones de pesos anuales, creciendo a una tasa de 6% anual. La producción total de pescados y mariscos a nivel nacional tiene un valor de casi cuarenta mil millones de pesos, de los cuales la acuicultura aporta casi el 40%.

Actualmente, México exporta una cantidad importante de productos acuícolas, especialmente camarón cultivado, representando éste el 60% de la producción nacional, asimismo hay una gran exportación de tilapia, carpa, bagre y almeja, a Estados Unidos, Canadá, Japón, China y algunos países europeos.

Se trata de una actividad económica significativa en México que contribuye a la seguridad alimentaria, genera empleo y fomenta el comercio internacional.

## **SEGUNDA: Impacto en la Conservación de la Totoaba en vida libre**

La acuicultura de conservación busca la supervivencia de la especie *Totoaba macdonaldi* mediante el repoblamiento de ejemplares vivos para mitigar o reducir el impacto negativo de la captura ilegal en el medio natural, manteniendo o promoviendo de esta forma el crecimiento de la población de la especie en vida libre. La actividad productiva recae en la cría y reproducción por medios controlados de ejemplares en cautiverio y de su aprovechamiento económico mediante la comercialización de totoaba de manejo intensivo para el fortalecimiento del desarrollo económico en la región.

Al mismo tiempo que la actividad acuícola permite la reproducción de ejemplares con fines comerciales, se promueven programas de reproducción y repoblamiento de la población en vida libre, mediante la liberación de alevines al medio natural que realizan periódicamente las UMA. Lo anterior con el objeto de mantener los niveles de diversidad genética y fortalecer las poblaciones silvestres de totoaba. A la fecha, y en conjunto, las UMA han liberado más de medio millón de ejemplares al medio silvestre.

A través de este esfuerzo de conservación, México busca asegurar la supervivencia de la totoaba en vida libre y la disponibilidad de este recurso acuícola que servirá como base fundamental en la generación de proteína marina de alto valor nutricional para el consumidor. Cabe resaltar que la totoaba es un pez con alta tasa de fertilidad que se ha logrado reproducir de manera muy exitosa en ambientes controlados. Esta acción complementa de manera

oportuna la coyuntura que enfrenta México, ayudando a alcanzar las metas de conservación propuestas por el gobierno de México y permitir eventualmente, que esta especie compita en los mercados internacionales de productos acuícolas, consolidando su capacidad de crecimiento, rentabilidad y oportunidad de reinversión del sector.

### **TERCERA: Compromisos internacionales asumidos por México.**

- 1) La Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES) regula el comercio internacional de especies silvestres para garantizar que su comercio no amenace su supervivencia. Las especies se dividen en apéndices según su estado de conservación. El Apéndice I contiene a aquellas especies más amenazadas y, usualmente, no se permite su comercio al tener el potencial de incrementar los riesgos a la especie. Sin embargo, CITES permite el intercambio comercial de especies del Apéndice I si se demuestra que los especímenes se han reproducido en cautiverio en un entorno controlado; que la operación apoya la conservación de la especie sin poner en peligro las poblaciones silvestres; y que existe una trazabilidad efectiva de los individuos para evitar el lavado de la especie. La totoaba continúa listada dentro del Apéndice I de CITES.
- 2) En marzo del 2022, México presentó ante el Comité Permanente de CITES una propuesta para poder registrar por primera vez una UMA de totoaba, buscando que se permitiera el comercio internacional de la especie. Para esto, se demostró que la UMA cumple con todos los estándares de trazabilidad, seguridad y diversidad genética, mientras promueve la conservación de la especie por medio de repoblamiento periódico al entorno natural. La propuesta fue presentada a los delegados de los países representantes de CITES quienes, después de una sesión de discusión y votación, consideraron apta la comercialización mundial de dicha especie y aprobaron el registro. Esto marca un precedente histórico para México, al ser el primer registro que se otorga para comerciar internacionalmente una especie mexicana dentro del Apéndice I, (especies en peligro de extinción) con el fin de promover su conservación y aprovechamiento sustentable.

Por ello es preciso uniformar la legislación nacional y hacerla consistente con los objetivos trazados por México, quien invirtió más de cinco años en la demostración de que la totoaba de manejo intensivo a través de una UMA tiene la aptitud de ser reproducida con fines comerciales. Al lograr que 121 países miembros de CITES, conforme a sus marcos normativos, permitieran la importación comercial de este pescado endémico de México, se abre sin duda una gran oportunidad para el aprovechamiento internacional de este pescado en sus diversas presentaciones y con un alto valor gastronómico y nutricional.

#### **CUARTA: Cooperación Internacional.**

La iniciativa atiende una problemática que actualmente preocupa de manera importante a la comunidad internacional y que es el comercio ilegal del buche o vejiga natatoria de la totoaba, cuya pesca ha tenido como consecuencia un impacto negativo en la población de vaquita marina, especie que se encuentra en peligro crítico de extinción.

Es de suma relevancia destacar que México ha venido haciendo esfuerzos significativos para combatir la captura ilegal de totoaba y ha implementado medidas importantes para proteger también a la vaquita marina.

Después de haber sido notificado, en noviembre de 2022, por el Secretariado de CITES que el Comité Permanente aplicaría sanciones a México por considerar que nuestro país no estaba haciendo lo suficiente para proteger a la vaquita marina, el gobierno mexicano presentó, en marzo de 2023, un plan que fue aceptado por dicho organismo internacional, levantándose las sanciones con el compromiso de nuestro país de continuar aplicando medidas para tal fin.

Por otro lado, los Estados Unidos de América, al considerar que el Gobierno Mexicano no estaba aplicando debidamente su marco regulatorio interno para la protección de la vaquita marina y la totoaba en vida libre, decidió entablar consultas con México bajo el T-MEC, con el objetivo de imponer sanciones comerciales.



Es claro que México ha buscado estrechar su colaboración y demostrar con acciones concretas su voluntad de lograr un marco institucional para la protección de la vaquita marina y el combate al tráfico ilegal de buche de fotoaba hacia mercados asiáticos, comprometiéndose a desmantelar a las organizaciones criminales dedicadas a esta actividad ilícita. México ha reforzado las acciones y busca establecer una base de mayor cooperación con EUA, China y los demás países de tránsito y destino.

## **QUINTA: Necesidad de Armonizar el Marco Jurídico Doméstico de Acceso a los Mercados.**

La libertad de comercio es un derecho garantizado por el artículo 5º constitucional, que beneficia de manera eminente a las personas consumidoras, porque garantiza el acceso al mercado de bienes y servicios bajo condiciones de precio justo que se establecen en función de la oferta y la demanda. Las restricciones al comercio interno generan distorsiones en el comportamiento de los mercados y pueden llevar a la expansión del mercado negro, toda vez que afectan a la oferta con reglas usualmente injustas. De forma similar, cuando se limita el comercio exterior de determinados bienes, la afectación no solo se da a los consumidores finales, sino también a quienes se dedican a actividades productivas, quienes ven limitado su acceso a mercados en los que pueden competir de forma libre y justa, y por lo tanto se ven restringidos en el ejercicio del derecho constitucional a la libertad de comercio.

Permitir en el territorio nacional el pleno ejercicio de la libertad de comercio, en este caso que nos ocupa de la producción, aprovechamiento y comercialización de carne de totoaba y prohibirlo para exportar a mercados internacionales, resulta totalmente contradictorio y podría ser cuestionable desde el punto de vista constitucional, pues se trata de un derecho constitucional que el Estado mexicano debe garantizar plenamente.

Asimismo, el libre comercio fomenta la eficiencia económica ya que permite que los países aprovechen las ventajas comparativas de contar con ciertos recursos y bienes en los que podrían tener importantes ventajas competitivas. Las medidas proteccionistas como las restricciones al comercio, como ya se mencionó, afectan directamente de forma negativa a los consumidores y a todos los actores de las cadenas productivas. Acuerdos comerciales como el T-MEC prevén que medidas proteccionistas como aranceles o limitaciones a los cupos o a las exportaciones, pueden ser motivo de controversias y paneles al establecer limitaciones indebidas al libre comercio.

Esta Comisión de Economía, Comercio y Competitividad considera que la aprobación de la iniciativa materia de este dictamen armoniza nuestro marco legal nacional con los compromisos de la actual administración, así como, con tratados internacionales de los que México es parte. Sin embargo, esta Comisión también considera necesario hacer algunas modificaciones a la iniciativa, tomando en cuenta que actualmente la venta de totoaba de manejo intensivo producida mediante acuicultura en las UMA, es legal en México, por lo que SEMARNAT debe dictar los lineamientos tendientes a su aprovechamiento internacional para que exista congruencia y no se limite su desarrollo. De hecho, estando facultadas las UMA para la venta de totoaba de manejo intensivo como actividad lícita en el mercado mexicano, no debería haber limitación legal en cuanto a su alcance geográfico, siempre y cuando se cumpla con las regulaciones de la Ley General de Vida Silvestre, en función de que las UMA, como entidades económicas y de conservación, detentan el derecho de acceder a nuevos mercados con base en la apertura comercial prevista en los tratados internacionales de los que México es parte.

Precisamente, en un marco de cumplimiento de compromisos nacionales, a finales de 2020, el gobierno federal emitió el Programa Nacional de Pesca y Acuicultura en el que la acuicultura es reconocida como proyecto prioritario para la autosuficiencia alimentaria. Por lo que permitir el aprovechamiento internacional de totoaba de manejo intensivo es una actividad complementaria para crecer el mercado de acuicultura en México. Las regulaciones que les son aplicables a las UMA, aseguran total trazabilidad y comprobación de origen de sus productos, diferenciándolos de los provenientes de vida libre, por lo cual se permite su aprovechamiento comercial en el mercado nacional. De ahí que



ahora es menester que su comercialización pueda extenderse a los mercados internacionales en los términos que defina la SEMARNAT de conformidad con el marco regulatorio y los compromisos establecidos con CITES.

Con el objetivo de asegurar el origen de la totoaba de cultivo, la trazabilidad representa una herramienta esencial para proteger la salud pública y animal, pero también para darle valor agregado a los sistemas de producción. La trazabilidad se define como la capacidad de mantener la identificación y rastrear, a través de toda la cadena de producción y comercialización, un producto o subproducto. Esto permite identificar e informar cuándo, dónde y por quién fue producido, procesado o preparado en su presentación final. Por lo tanto, la trazabilidad debe mantenerse desde la adquisición de la materia prima, la producción, la cadena de distribución y comercialización, hasta el consumo de un producto o subproducto.

Entre las regulaciones que aplican a las UMA de totoaba para tener total trazabilidad de su cadena productiva se pueden destacar: a) Uniformidad en peso y talla de cada lote de totoaba de producción intensiva al haberse desarrollado en un entorno controlado común y cosechadas en la misma fecha. b) Marcaje documental y genético de los individuos en apego a la Norma Oficial Mexicana NOM-169-SEMARNAT-2018, c) Registro en bitácoras, facturas, recibos y contrarecibos a lo largo de la cadena de transporte por parte de intermediarios y d) Etiquetas de trazabilidad emitidas por la SEMARNAT con un código de autorización único en cada lote proveniente de la granja de acuacultura, que resalta la calve del país, clave de la especie, clave de aprovechamiento, número consecutivo de la UMA, número de lote, mes y año de la autorización del aprovechamiento. Este código generado por la SEMARNAT debe de ir incluido en las etiquetas y facturas que acompañan cada venta de carne de totoaba.

Para ello, la genotipificación con marcadores genéticos microsatélites permite comprobar que la producción intensiva efectivamente proviene de los lotes parentales registrados ante la Dirección General de Vida Silvestre por las UMA y no del medio silvestre. En este sentido, los productores de totoaba tienen el importante compromiso de cumplir con la normatividad nacional vigente con respecto a la trazabilidad de su producción con fines comerciales (NOM-169-



SEMARNAT-2018) y apegarse a los protocolos internacionales para lograr su exportación (S-Res-12-10-R15-CITES).

Por otro lado, es indispensable enfatizar que la comercialización de totoaba en vida libre es ilegal dada su situación precaria en peligro de extinción y constituye un delito al medio ambiente, aspecto que se mantiene protegido en la Iniciativa. Por ello se insiste en la prohibición de exportación de la totoaba en vida libre en todas sus modalidades.

## **SEXTA: Propuesta específica de la Comisión dictaminadora.**

Con fecha 12 de septiembre de 2023, esta Comisión llevó a cabo una mesa de trabajo para analizar la Iniciativa materia de dictamen, con la participación de diputadas y diputados integrantes de la misma, así como de representantes de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, del Instituto Nacional de Pesca de la SADER, académicos y representantes de organizaciones del sector privado relacionadas con pesca y acuacultura, donde se expusieron diversos puntos de vista e inquietudes. Se acordó continuar con el estudio y análisis de la Iniciativa por tratarse de un tema relevante para el medio ambiente y la economía del país.

Tomando en consideración lo dispuesto por la Ley General de Vida Silvestre, reconociendo a la SEMARNAT como autoridad CITES en México y como la instancia reguladora de cualquier aprovechamiento legal, ya sea nacional o internacional, de la especie *Totoaba macdonaldi*, esta Comisión dictaminadora considera pertinente hacer algunos ajustes a la Iniciativa en cuestión, resultando en la siguiente propuesta específica:

1. Adicionar una Nota 4 al Capítulo 03 "Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos", a efecto de definir algunos términos que se utilizarán para categorizar especímenes según su lugar de origen:

4. En este Capítulo, el término "vida libre" designa a las especies silvestres que se desarrollan en libertad dentro de su medio natural; mientras que, el término "manejo intensivo" hace referencia a la cría, a la reproducción desarrollo y aprovechamiento de ejemplares o poblaciones de especies silvestres en condiciones controladas de cautiverio.

2. El proyecto de modificación a la LIGIE debe considerar, también, reformas y adiciones de los siguientes códigos arancelarios:

2.1.- Se reafirma la prohibición de exportar Peces vivos de la especie totoaba:

El código **0301.99.01** establece la prohibición de exportar depredadores, en sus estados de alevines, juveniles y adultos, entre ellos *Totoaba macdonaldi*, y se propone añadir a dicha descripción, el concepto de **material reproductivo (germoplasma)**, lo que permite actualizar la protección y ampliar el marco de conservación de esas especies marinas mexicanas.

2.2.- Reiterar la prohibición de exportación de *Totoaba macdonaldi* **en vida libre**, enfatizando el origen del producto:

a) Los códigos **0302.89.01**, **0303.89.01** se refieren exclusivamente a totoaba en **vida libre** en sus descripciones como pescado fresco o refrigerado, y congelado, respectivamente; para efectos de mantener la prohibición de la exportación de este recurso endémico de México.

b) Los códigos **0302.99.03** y **0303.99.03**, que comprenden hígados, huevas, lechas, aletas, cabezas, colas, vejigas natatorias y demás despojos comestibles de pescado, tanto fresco o refrigerado, como congelado, se refieren únicamente a totoaba en **vida libre**, reiterando con ello la prohibición de su exportación.

c) Adicionar el código **0304.89.01** dentro de la clasificación de filetes y demás carne de pescado (incluso picada), frescos, refrigerados o congelados, para reiterar la prohibición de exportar carne de totoaba en **vida libre**.

### 2.3.- Permitir la exportación de *Totoaba macdonaldi* de manejo intensivo:

a) Para ello, se adicionan los códigos **0302.89.02** y **0303.89.02** que comprenden totoaba de **manejo intensivo**, en sus descripciones como pescado fresco o refrigerado, y congelado respectivamente.

b) Asimismo, se adicionan los códigos **0302.99.04** y **0303.99.04** que comprenden hígados, huevas, lechas, aletas, cabezas, colas, vejigas natatorias y demás despojos comestibles de pescado (excluyendo huevas y lechas), y que son aplicables tanto en sus descripciones de fresco o refrigerado, o congelado, provenientes de totoaba de **manejo intensivo**.

c) Adicionar el código **0304.89.02** dentro de la clasificación de filetes y demás carne de pescado (incluso picada), frescos, refrigerados o congelados, para permitir la exportación de totoaba de **manejo intensivo**.

Por lo tanto, bajo los códigos arancelarios mencionados, solamente puede exportarse *Totoaba macdonaldi* proveniente de operaciones de manejo intensivo. En ese sentido, el aprovechamiento de ejemplares de totoaba de manejo intensivo, incluyendo la exportación al mercado internacional en cualquiera de sus presentaciones (fresca, refrigerada, congelada, en filete o picada), (excluyendo huevas y lechas) queda sujeta a la regulación específica en la materia de la Ley General de Vida Silvestre y su reglamento, y a la competencia de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y de las demás Autoridades en la materia, que son las instancias reguladoras de las UMA, las cuales están facultadas para la reproducción, conservación y aprovechamiento de los ejemplares criados en condiciones controladas. En consecuencia, se elimina asimismo el artículo Segundo Transitorio de la Iniciativa,

que proponía la expedición de permiso de exportación por parte de la Secretaría de Economía.

Las personas físicas y morales interesadas en exportar ejemplares, partes y derivados de *Totoaba macdonaldi* deben cumplir con las disposiciones aplicables de la Ley General de Vida Silvestre como el contar con el registro otorgado por la SEMARNAT, así como contar con el registro CITES de exportación, una vez verificado, la SEMARNAT otorgará un permiso de aprovechamiento internacional de ejemplares, partes o derivados, correspondientemente. Es importante destacar que actualmente existen siete UMA enfocadas en la conservación y reproducción de la totoaba en México y seguramente habrá otras que en un futuro se verán beneficiadas con la aprobación de esta reforma si cumplen con los requisitos y normatividad aplicables.

En síntesis, esta Comisión considera importante que, conforme a lo que se propone en la Iniciativa, los códigos arancelarios a reformar y adicionar, únicamente permitan la exportación de carne de totoabas de manejo intensivo, y que en ellas no están comprendidas totoabas en vida libre, las cuales se reitera la prohibición de su exportación. Asimismo, se busca proteger a las totoabas vivas, prohibiendo tanto su exportación como el de su material reproductivo. Ello a efecto de evitar cualquier confusión, en función de que las totoabas de uso intensivo son las únicas sobre las que puede versar el comercio y que las totoabas en vida libre son un recurso natural endémico de México, y su pesca, aprovechamiento o comercio están prohibidos por tratarse de una especie en peligro de extinción y, con esto, otorgar mayor claridad y certeza al texto final.

A efecto de valorar los cambios propuestos, se presenta el siguiente cuadro comparativo:





		<b>especies silvestres en condiciones controladas de cautiverio.</b>
03.01.- Peces vivos  0301.99.01.- Depredadores, en sus estados de alevines, juveniles y adultos. Prohibida	<b>Sin correlativo</b>	0301.99.01.- Depredadores, en sus estados de alevines, juveniles y adultos, y <b>material reproductivo (germoplasma).</b> <b>Prohibida</b>
03.02.- Pescado fresco o refrigerado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04  0302.89.01 Totoabas kg. 15 Prohibida	03.02.- Pescado fresco o refrigerado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04  0302.89.01 Totoabas <b>de cultivo</b> kg. 15 <b>Permiso Ex.</b>	03.02.- Pescado fresco o refrigerado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04  0302.89.01 Totoabas <b>en vida libre.</b> Kg 15 <b>Prohibida</b>
<b>Sin correlativo</b>	<b>Sin correlativo</b>	03.02.- Pescado fresco o refrigerado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04



		<b>0302.89.02 Totoabas de manejo intensivo. Kg 15 Ex</b>
Hígados, huevas, lechas, aletas, cabezas, colas, vejigas natatorias y demás despojos comestibles de pescado fresco o refrigerado  0302.99.03 Totoabas Kg. 15 Prohibida	<b>Sin correlativo</b>	Hígados, huevas, lechas, aletas, cabezas, colas, vejigas natatorias y demás despojos comestibles de pescado fresco o refrigerado  0302.99.03 Totoabas <b>en vida libre</b> Kg. 15 Prohibida
Hígados, huevas, lechas, aletas, cabezas, colas, vejigas natatorias y demás despojos comestibles de pescado fresco o refrigerado  <b>Sin correlativo</b>	<b>Sin correlativo</b>	Hígados, huevas, lechas, aletas, cabezas, colas, vejigas natatorias y demás despojos comestibles de pescado fresco o refrigerado  <b>0302.99.04 Totoabas de manejo intensivo (excluyendo huevas y lechas) Kg. 15 Ex</b>
03.03 Pescado congelado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04	03.03 Pescado congelado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04	03.03 Pescado congelado, excepto los filetes y demás carne de pescado de la partida 03.04



0303.89.01 Totoabas Kg. 15 Prohibida	0303.89.01 Totoabas <b>de cultivo Kg. 15 Permiso Ex.</b>	0303.89.01 Totoabas <b>en vida libre. Kg 15 Prohibida</b>
<b>Sin correlativo</b>	<b>Sin correlativo</b>	<b>0303.89.02 Totoabas de manejo intensivo. Kg 15 Ex</b>
Hígados, huevas, lechas, aletas, cabezas, colas, vejigas natatorias y demás despojos comestibles de pescado congelado  0303.99.03 Totoabas Kg. 15 Prohibida	<b>Sin correlativo</b>	Hígados, huevas, lechas, aletas, cabezas, colas, vejigas natatorias y demás despojos comestibles de pescado congelado  0303.99.03 <b>Totoabas en vida libre Kg. 15 Prohibida</b>
Hígados, huevas, lechas, aletas, cabezas, colas, vejigas natatorias y demás despojos comestibles de pescado congelado  <b>Sin correlativo</b>	<b>Sin correlativo</b>	Hígados, huevas, lechas, aletas, cabezas, colas, vejigas natatorias y demás despojos comestibles de pescado congelado  <b>0303.99.04 Totoabas de manejo intensivo (excluyendo huevas y lechas) Kg. 15 Ex</b>
03.04 Filetes y demás carne de pescado (incluso picada), frescos, refrigerados	03.04 Filetes y demás carne de pescado (incluso picada), frescos, refrigerados	03.04 Filetes y demás carne de pescado (incluso picada), frescos, refrigerados





o congelados	o congelados	o congelados
<b>Sin correlativo</b>	<b>0304.89.01 Totoabas de cultivo (filetes) Kg. 15 Permiso Ex.</b>	<b>0304.89.01 Totoabas en vida libre Kg. 15 Prohibida</b>
<b>Sin correlativo</b>	<b>Sin correlativo</b>	<b>0304.89.02 Totoabas de manejo intensivo Kg. 15 Ex.</b>
	<b>Transitorios</b>  Primero, El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.  Segundo. La Secretaría de Economía expedirá dentro de un plazo de 15 (quince) días hábiles, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, los permisos de exportación para carne de totoaba de cultivo referidos indistintamente en cualquiera de las fracciones arancelarias 0302.89.01, 0303.89.01	<b>Transitorios</b>  <b>Único.</b> El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.  <b>Se elimina</b>



	<p>y 0304.89.01 a solicitud de las personas morales que comprueben los siguientes requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>(i) Contar con Autorización como Unidad de Conservación de la Vida Silvestre (UMAs) expedida por la Dirección de Vida Silvestre de SEMARNAT para la reproducción , manejo y comercialización de totoaba de cultivo.</li><li>(ii) Tener permiso vigente de aprovechamiento expedido por la Dirección de Vida Silvestre de SEMARNAT</li></ul>	
--	---	--



	<p>para totoaba de cultivo.</p> <p>(iii) Estar registrada como operación que reproduce totoaba de cultivo como especie del Apéndice I de CITES ante el Secretariado de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES).</p>	
--	--	--

**SÉPTIMA: Valoración Jurídica.** Esta Comisión observa que la iniciativa cuenta con un sólido fundamento constitucional y legal. Además, es congruente con el espíritu de la Ley que se pretende modificar, ya que es el ordenamiento marco de aplicación a las operaciones de importación y exportación que realizan los actores económicos de nuestro país.



Cabe señalar que la redacción de las modificaciones cumple con los criterios de una adecuada técnica legislativa y que las reformas se han dado en los artículos pertinentes.

**OCTAVA:** Durante la discusión del presente dictamen en la Vigésimo Segunda Reunión Ordinaria de la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, el Diputado Carlos Noriega Romero presentó una reserva, la cual fue aceptada a discusión y aprobada para su incorporación al presente por el pleno de la Asamblea por 28 votos a favor y 1 en contra. Dicha reserva consiste en:

<b>DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LA COMISIÓN DE ECONOMÍA, COMERCIO Y COMPETITIVIDAD SOBRE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN A CARGO DEL DIPUTADO JORGE ERNESTO INZUNZA ARMAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN.</b>	
<b>Dice</b>	<b>Debe decir</b>
<p><b>Artículo 1o.- ...</b>            TARIFA            Sección I            Capítulo 03            Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos</p> <p>Notas.</p> <p>1. ...            a) a d)...</p> <p>2. ...</p> <p>3. ...</p> <p>4. En este Capítulo, el término "vida libre" designa a las especies silvestres que se desarrollan en libertad dentro de su medio natural; mientras que, el</p>	<p><b>Artículo 1o.- ...</b>            TARIFA            Sección I            Capítulo 03            Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos</p> <p>Notas.</p> <p>1. ...            b) a d)...</p> <p>2. ...</p> <p>3. ...</p> <p>4. En este Capítulo, el término "vida libre" designa a las especies silvestres que se desarrollan en libertad dentro de su medio natural; mientras que, el</p>



<p>término "manejo intensivo" hace referencia a la cría, a la reproducción desarrollo y aprovechamiento de ejemplares o poblaciones de especies silvestres en condiciones controladas de cautiverio.</p> <p>...</p>	<p>término "manejo intensivo" hace referencia a la cría, a la reproducción desarrollo y aprovechamiento de ejemplares o poblaciones de especies silvestres en condiciones controladas de cautiverio.</p> <p><b>Las especies silvestres de "manejo intensivo" quedan sujetas a la regulación específica en la materia de la Ley General de Vida Silvestre y su Reglamento, así como a la competencia de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y de las demás autoridades en la materia.</b></p> <p>...</p>
---	--

En función de lo anteriormente expuesto, la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad pone a la consideración de esta H. Asamblea, el presente proyecto de:

## V. DECRETO

### **Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación.**

**Único.** Se reforman los códigos 0301.99.01, 0302.89.01, 0302.99.03, 0303.89.01 y 0303.99.03 y se adicionan una nota 4, así como los códigos 0302.89.02, 0302.99.04, 0303.89.02, 0303.99.04, 0304.89.01 y 0304.89.02 del Artículo 1o., TARIFA, Sección 1, Capítulo 03 de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación, para quedar como sigue:



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA

# Comisión de Economía, Comercio y Competitividad

"LXV Legislatura de la Paridad, la Inclusión y la Diversidad"

**Artículo 1o.- ...**

TARIFA

Sección I

Capítulo 03

Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos

Notas.

1. ...

a)a d)...

2. ...

3. ...

**4. En este Capítulo, el término "vida libre" designa a las especies silvestres que se desarrollan en libertad dentro de su medio natural; mientras que, el término "manejo intensivo" hace referencia a la cría, a la reproducción desarrollo y aprovechamiento de ejemplares o poblaciones de especies silvestres en condiciones controladas de cautiverio.**

**Las especies silvestres de "manejo intensivo" quedan sujetas a la regulación específica en la materia de la Ley General de Vida Silvestre y su Reglamento, así como a la competencia de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y de las demás autoridades en la materia.**

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CUOTA (ARANCEL)	
			IMPUESTO DE IMP.	IMPUESTO DE EXP.
0301.99.01	Depredadores, en sus estados de alevines, juveniles, adultos y <b>material reproductivo (germoplasma)</b> .	Prohibida	Prohibida	Prohibida
.....	.....	.....	.....	.....
0302.89.01	Totoabas en vida libre.	Kg	15	Prohibida
<b>0302.89.02</b>	<b>Totoabas de manejo intensivo</b>	<b>Kg</b>	<b>15</b>	<b>Ex</b>
.....	.....	.....	.....	.....
0302.99.03	De Totoabas en vida libre.	Kg	15	Prohibida
<b>0302.99.04</b>	<b>Totoabas de manejo intensivo (excluyendo huevas y lechas)</b>	<b>Kg</b>	<b>15</b>	<b>Ex</b>
.....	.....	.....	.....	.....
0303.89.01	Totoabas en vida libre.	Kg	15	Prohibida
<b>0303.89.02</b>	<b>Totoabas de manejo intensivo</b>	<b>Kg</b>	<b>15</b>	<b>Ex</b>
.....	.....	.....	.....	.....
0303.99.03	De Totoabas en vida libre.	Kg	15	Prohibida
<b>0303.99.04</b>	<b>De Totoabas de manejo intensivo (excluyendo huevas y lechas)</b>	<b>Kg</b>	<b>15</b>	<b>Ex</b>
.....	.....	.....	.....	.....
<b>0304.89.01</b>	-- Totoabas en vida libre	<b>Kg</b>	<b>15</b>	<b>Prohibida</b>
<b>0304.89.02</b>	-- Totoabas de manejo intensivo	<b>Kg</b>	<b>15</b>	<b>Ex</b>
.....	.....	.....	.....	.....

**TRANSITORIO:**

**Único.** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Palacio Legislativo de San Lázaro a 20 de marzo de 2024.

Vigésimo Segunda Reunión Ordinaria 20/03/2024

LXV

Ordinario






Número de sesión:0

20 de marzo de 2024

Reporte Votacion Por Tema

**NOMBRE TEMA** 4.2. Dictamen de la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, sobre la Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación; a cargo del Jorge Ernesto Inzunza Armas, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

**INTEGRANTES** Comisión de Economía, Comercio y Competitividad

Diputado	Posicion	Firma
 Abraham Gutiérrez Calderón	A favor	905D1594033F02D8916B929CC8CAE 87AD3A7FB3A06D7DCAA14886386A0 4873E60CBCB6E6C15DF146FBEDDD 607847742F1F809F6CFABC8CF83F9 CE05C8AA68B1A
 Andrés Pintos Caballero	A favor	D22D25998E4DB8629BBBD74DC411 D411A4643308F05C8C7315C3373F06 9AED74C9804384509236F96C2834B2 D0CC99403DDB4EC815873A14B701 E742B526611D
 Armando Corona Arvizu	A favor	0944ECFF3FC9C0B44FA4D78148541 02AF1EC92A5D379F8D3A9E516BC26 43DF59BE1237DD617CC823042B6E5 37616CAC8E39E0D6BCAA4BC13B3B BB551F93760A6
 Bruno Blancas Mercado	A favor	5DA294FD064D2B2DCD370F75020B3 57A4566E60D87FB9FFCD57A5C69E2 47525C99D209B2159BF5C8DDA61BA 5F4C2013CB9F9C38F343047D42FEC 11833DA5AF29
 Carlos Noriega Romero	A favor	A47BBC2C03EFE4007D376AEFB93D 9F8FD74AD3F46413825AD2E063149 1558A0BFAE1BF8F2DDED3A1E2E7B 0170CAB71D3198CBF46FAE86DDB8 0CA84B3699E57C8



Vigésimo Segunda Reunión Ordinaria 20/03/2024

LXV

Ordinario

Número de sesion:0

20 de marzo de 2024

**NOMBRE TEMA** 4.2. Dictamen de la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, sobre la Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación; a cargo del Jorge Ernesto Inzunza Armas, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

**INTEGRANTES** Comisión de Economía, Comercio y Competitividad



Daniel Murguía Lardizábal

A favor

91FF1AB79A555473F8F76B59C12696  
5AE19A30149DFBC437751DEE3BC2  
B82E5A4A7CF3D4C4BDF0B0999FBC  
3689BE1C0527B37AB21D29BC10D00  
B7887BC59B15B



Edna Gisel Diaz Acevedo

A favor

3D1DA224AF64629B8B95FA6DC72B1  
8007AB23529B3EC5077AD9F30BAE0  
D3D8648A1B936C8B817A7FBAAD7D2  
E70562A425B4A837DD6ED433D757A  
E6EFAC3CF65D2



Enrique Godínez Del Rio

A favor

2F7965291DF1D03BB9D5700A5B0D8  
0577086DE408C9653413E0A0ABBC8  
B32D79C9EA07268681C48FAE67D59  
B9BB802A784AD36DABA25C6534B8  
F83D0F77FA3F9



Fabiola Serrano Romero

A favor

1CAA67F859D629BF5CE67E4C59859  
90D2D0689CF4C398E98EC0EFA0F88  
33D9EA7787F274693875268CDE1CD  
C474DCD4171A4910D6A8C8E53924B  
F573D7E229E5



Favio Castellanos Polanco

Ausentes

262BBBEC1C20DFD5F830CC64D8  
26AE2C05995E114A1F71B88B17AA9  
358A03446BD6F115C81C3E5C7A9BC  
62E55E67B56129A248DE47F69CBFB  
736DD04CEFA5E



Gabriel Ricardo Quadri De La Torre

A favor

18BBC22DE9BA12B749534440B651F  
1D1830350A4D90ED9445230A94857  
DFD72D5705B76BE3EA4C4B13262A  
B39B469DE51AFA5BF95AE8B3A85C  
43716598D686FB

Vigésimo Segunda Reunión Ordinaria 20/03/2024

LXV

Ordinario

Número de sesión:0

20 de marzo de 2024

**NOMBRE TEMA** 4.2. Dictamen de la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, sobre la Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación; a cargo del Jorge Ernesto Inzunza Armas, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

**INTEGRANTES** Comisión de Economía, Comercio y Competitividad



Ildelfonso Guajardo Villarreal

A favor

9107774B3C0511401E1B6883E8CA0  
CB89D7A82244EADE699527935B268  
540774433100F7953F2BC1D6475921  
4EA1390B5F5A36358C6D2E27EDF0C  
D01A3695ED



Jesús Roberto Briano Borunda

En contra

659CCC0C6E92F9B078BB20CB73AD  
9B248DEB9872708B773551D0232518  
BA2F1D470D7611EE7CBCB49730E7  
F0BD1072CFBD24A6717389996171E  
EDFAC0E9DCBC2



Jorge Ernesto Inzunza Armas

A favor

862470D09D800D2FAC0790C90C3A7  
2BFB6F529C367D0B34D90DF1E2180  
6963994FA4808D3423AA410CBE730  
F2317FF660931A962C865D5CD394C  
C825854E77DF



José Alejandro Aguilar López

A favor

E663D3FDC503FA768F8E7CBA969D  
9AA5C3A49AEE231A7FDC611DB120  
EDC2C2E48F7270F894AD4DFEFD2E  
681D7DAA3D195B1A355A7F62EBB4  
E4259643474D487C



José Antonio Gutiérrez Jardón

A favor

869D75E4AB9F2011AF5AFA01C5549  
CF497F1A839C6A4DA416BFBFAF853B  
74253D433BDA9F6072FC6E50629B4  
478AF5DA0FF7E0E66A565C14F3200  
53745F598DB9



José Antonio Zapata Meraz

A favor

49A242A801EBDCF9D70C8B7D106F  
B2F8D061247109DC984CEF57A711D  
442732AE4271151993909A3AA8DFF  
CA352B0753FF17DE394F82510BE30  
935FB7DCF9422

Vigésimo Segunda Reunión Ordinaria 20/03/2024

LXV

Ordinario

Número de sesion:0

20 de marzo de 2024

NOMBRE TEMA

4.2. Dictamen de la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, sobre la Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación, a cargo del Jorge Ernesto Inzunza Armas, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Economía, Comercio y Competitividad



José Guadalupe Fletes Araiza

Ausentes

2ED06CE5EE02C5132295ECAF4424  
AB2D282D76933F2CB436E6C5CCD9  
2D236E3E80F9E3E76FA65F6C406F7  
D9237535C035BE7C84B708BFA2C91  
06553E73E6518



José Miguel de la Cruz Lima

A favor

6B5CBE6A2C421603663C75C82CA06  
EDF857EC8A400AB24047168E7F4C9  
8CB6BCB3C5A681A8F3F79E81887B3  
EC40E3BC652CE7683A6463D12A371  
92D7FF85BA7F



Juanita Guerra Mena

A favor

41B960BE804160E622D67D7B8DD4B  
2AD54C8293D547E879D491B2F416A  
060112ED0C02BB3B5724D906112755  
88F59616A9BBC23EA7CD53A915603  
9F3C346981A



Laura Patricia Contreras Duarte

A favor

34C7DE84A8614E49CB7BFC66D240  
C527114A23F5D8DEE711B201A5223  
9B35DE5BBF66990D89A0AAE71FCE  
18E929C628CFF90810C622A3429815  
371DA79EB31CD



Luis Arturo González Cruz

A favor

1794E9407F7802225938189F960EC  
4E332FEA22A27BA71C73CAE3B1C8  
E36C19738FB29FE4B45A6EB3321A4  
EF5A87234D2E66D0152E6EC5050AE  
B76932143CED



Marcia Solórzano Gallego

A favor

5CE6200522A5D4AC439E7E76DFBA1  
A013BA797F4EDBE7A35BE0CF5BF1  
2A10AC9FD2C0DC2F4CF36C9EBFE6  
870D21AD13284CCDB38FAFBDC0E  
675C183F576EAB3

Vigésimo Segunda Reunión Ordinaria 20/03/2024

LXV

Ordinario

Número de sesión: 0

20 de marzo de 2024

NOMBRE TEMA

4.2. Dictamen de la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, sobre la Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación; a cargo del Jorge Ernesto Inzunza Armas, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Economía, Comercio y Competitividad

María Eugenia Sánchez Yarce



Ausentes

525C1C7C7FF7722E94189C44E2C97  
0596D6E37C6FC4FD4CFCC8993CED  
EAF76DC5710FAE708608B1E69B448  
98BA3D15F19452EA3F65A6977C76D  
9B7117EE44B75

María Guadalupe Alcántara Rojas



A favor

599C51CA2F00D47AA94985B2BDC17  
653910DB1728DAAA28434D7FB2BF8  
03A1BF8247CFD3832E25EE339ECA7  
21293BA324809E0D4F4715D369EC8  
99F34943DC52

Maribel Martínez Ruiz



A favor

852FCEE3165D0232923CD1E663678  
CEB0F8176440CAD8625A5E8FD6B57  
93CBF09F18BD3E6C60B1380228FEC  
F704D0F6DF93D03766DBB40594231  
112A0068C83A

Martin Sandoval Soto



A favor

B85FC08FC27D251E02AA11C60AA38  
3B6040B9B35E819E758DB55C2EED2  
C79A8362376AFBF9F9C9B1E345628  
A168C20588D743D632865726FC7271  
563CD146C39

Mayra Alejandra Hernández Godínez



A favor

42F0709D42DC6B2D5F3892A3D5BFA  
308DC1E076B734E76799FAAA077A1  
249B33D61DFFF59E201697F146EF48  
F38FD81079814EA3D64E25ECCF558  
532578CC191

Miguel Ángel Monraz Ibarra

Ausentes

B557A078B6CAEC16DFC667B0528B9  
657D7ABFD02C282768F224D720D19  
C85663EFE14F3899FD69E044F892E  
B1701F88F4E0304D2514A8F666382D  
E5D1E4F3AE0

Vigésimo Segunda Reunión Ordinaria 20/03/2024

LXV





Ordinario

Número de sesion:0

20 de marzo de 2024

**NOMBRE TEMA** 4.2. Dictamen de la Comisión de Economía, Comercio y Competitividad, sobre la Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación; a cargo del Jorge Ernesto Inzunza Armas, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

**INTEGRANTES** Comisión de Economía, Comercio y Competitividad

	En contra	DFEB8970FDE2C784CF0C8F0C65C0 1DBFB4A346F1012CB5AC7DF3341E2 80FF347E2A99E9D91F1983D1ECE47 E1BEA294FE597F4F75ACF7188E6CE BB2E6569831F7
Miriam Mendoza Moreno		
	A favor	096CCCFB9D348FED5BFC7E96CFC5 071A9B73D7DF2E10618FC3698AC91 6D37314A78691E417E9744BFC50BF CE6BD556211E2B3C53E987BF2D925 4A3BAFFFB6837
Oscar Gustavo Cárdenas Monroy		
	A favor	86A3A9ED6AD79422A473EA10F2CB C1A4018D3A2E46BD191DCF08CB9E 696A0484C826BBE1606CA17081B16 C1E329CF32A50701BF7F97F0D357B FA81630397B071
Otoniel García Montiel		
	Ausentes	469870A3B1BB6DB31731ECDB494BF 36CB0693C9C8288C7A0D6C152F45F 2405BFE4D801A6FB348A02EE05500 65B9DC7A2039847BDE3DDC8253E8 21EB181DF5D7E
Sarai Núñez Cerón		
	A favor	118CB880D59D04AE2365C33DCD05 C310FD4DAC5FE411F5E0D31D61703 605FBE143120B6CB47CC5012F6A6E B7FAE510E04B1A069B5FC7C6DBFA F088DA73871D0F
Yeidckol Polevnsky Gurwitz		

Total 34



29 ABR 2024 18:08

1

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 29 de abril de 2024

DIP. MARCELA GUERRA CASTILLO  
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA  
DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS  
PRESENTE

**ACUSE**

El que suscribe, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 109 y 110 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta Asamblea la presente reserva a la **Nota 4. Del Artículo 1o., TARIFA, Sección 1, Capítulo 03 de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación y al Transitorio Único del DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO DE LA COMISIÓN DE ECONOMÍA, COMERCIO Y COMPETITIVIDAD SOBRE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN.**, para quedar como se describe a continuación:

**LEY DE LOS IMPUESTOS GENERALES DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN**

TEXTO DEL DICTAMEN	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 1o.- ...</p> <p style="text-align: center;">TARIFA Sección I Capítulo 03</p> <p style="text-align: center;">Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos</p> <p>Notas.</p> <p>1. ...</p> <p>a) a d)...</p> <p>2. ...</p> <p>3. ...</p> <p>4. En este Capítulo, el término "vida libre" designa a las especies silvestres que se desarrollan en libertad dentro de su medio natural; mientras que, el término "manejo intensivo" hace referencia a la</p>	<p>Artículo 1o.- ...</p> <p style="text-align: center;">TARIFA Sección I Capítulo 03</p> <p style="text-align: center;">Pescados y crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos</p> <p>Notas.</p> <p>1. ...</p> <p>a) a d)...</p> <p>2. ...</p> <p>3. ...</p> <p>4. En este Capítulo, el término "vida libre" designa a las especies silvestres que se desarrollan en libertad dentro de su medio natural; mientras que, el término "manejo intensivo" hace referencia a la</p>



cría, a la reproducción desarrollo y aprovechamiento de ejemplares o poblaciones de especies silvestres en condiciones controladas de cautiverio.

Las especies silvestres de "manejo intensivo" quedan sujetas a la regulación específica en la materia de la Ley General de Vida Silvestre y su Reglamento, así como a la competencia de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y de las demás autoridades en la materia.

Mariano Nuñez

Por lo que respecta a las especies silvestres de "manejo intensivo" debe garantizarse \*

*Sin que motive debate, en votación económica se acepta y se reserva para su votación nominal en conjunto, se emiten: Cuatrocientos cuarenta y seis votos en pro, tres votos en contra y dos abstenciones. Aprobado por Cuatrocientos cuarenta y seis votos. Abril 29 del 2024.*

*Vaerri*

cría, a la reproducción desarrollo y aprovechamiento de ejemplares o poblaciones de especies silvestres en condiciones controladas de cautiverio.

Las especies silvestres, tanto de "vida libre" como de "manejo intensivo", quedan sujetas a la regulación específica en la materia de la Ley General de Vida Silvestre y su Reglamento, así como a la competencia de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales y de las demás autoridades en la materia, ~~debiendo garantizar~~ la total trazabilidad de su cadena productiva, considerando los siguientes criterios:

- a) Rango de uniformidad en peso y talla de cada lote de totoaba de producción intensiva al haberse desarrollado en un entorno controlado común y cosechadas de acuerdo con el permiso de aprovechamiento vigente;
- b) Marcaje documental de los individuos en apego a la Norma Oficial Mexicana NOM-169-SEMARNAT-2018, que establece las especificaciones de marcaje para los ejemplares, partes y derivados de Totoaba (Totoaba macdonaldi) provenientes de unidades de manejo para la conservación de vida silvestre;
- c) Registro en bitácoras, facturas, recibos y contrarrecibos a lo largo de la cadena de transporte por parte de intermediarios, y
- d) Etiquetas de trazabilidad emitidas por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales con un código de autorización único en cada lote proveniente de la granja de acuacultura,



que resalte la clave del país, clave de la especie, clave de aprovechamiento, número consecutivo de la Unidad de Manejo para la Conservación de Vida Silvestre, número de lote, mes y año de la autorización del aprovechamiento. Este código generado por la Secretaría debe de ir incluido en las etiquetas y facturas que acompañan cada venta de carne de totoaba.

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CUOTA (ARANCEL)	
			IMPUESTO DE IMP.	IMPUESTO DE EXP.
0301.99.01	Depredadores, en sus estados de alevines, juveniles, adultos y material reproductivo (germoplasma).	Prohibida	Prohibida	Prohibida
0302.89.01	Totoabas en vida libre.	Kg	15	Prohibida
0302.89.02	Totoabas de manejo intensivo	Kg	15	Ex
0302.99.03	De Totoabas en vida libre.	Kg	15	Prohibida
0302.99.04	Totoabas de manejo intensivo (excluyendo huevas y lechas)	Kg	15	Ex
0303.89.01	Totoabas en vida libre.	Kg	15	Prohibida
0303.89.02	Totoabas de manejo intensivo	Kg	15	Ex
0303.99.03	De Totoabas en vida libre.	Kg	15	Prohibida
0303.99.04	De Totoabas de manejo intensivo (excluyendo huevas y lechas)	Kg	15	Ex
0304.89.01	Totoabas en vida libre	Kg	15	Prohibida
0304.89.02	Totoabas de manejo intensivo	Kg	15	Ex

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CUOTA (ARANCEL)	
			IMPUESTO DE IMP.	IMPUESTO DE EXP.
0301.99.01	Depredadores, en sus estados de alevines, juveniles, adultos y material reproductivo (germoplasma).	Prohibida	Prohibida	Prohibida
0302.89.01	Totoabas en vida libre.	Kg	15	Prohibida
0302.89.02	Totoabas de manejo intensivo	Kg	15	Ex
0302.99.03	De Totoabas en vida libre.	Kg	15	Prohibida
0302.99.04	Totoabas de manejo intensivo (excluyendo huevas y lechas)	Kg	15	Ex
0303.89.01	Totoabas en vida libre.	Kg	15	Prohibida
0303.89.02	Totoabas de manejo intensivo	Kg	15	Ex
0303.99.03	De Totoabas en vida libre.	Kg	15	Prohibida
0303.99.04	De Totoabas de manejo intensivo (excluyendo huevas y lechas)	Kg	15	Ex
0304.89.01	Totoabas en vida libre	Kg	15	Prohibida
0304.89.02	Totoabas de manejo intensivo	Kg	15	Ex

**TRANSITORIO**

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

**TRANSITORIO**

Único. El presente decreto entrará en vigor a los 180 días de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**SUSCRIBE**

*Miriam Mendoza Moreno*

**DIP. Miriam Mendoza Moreno**





## COMISIÓN DE MOVILIDAD

### HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión en la LXV Legislatura, le fueron turnadas para estudio y dictamen las siguientes iniciativas:

- I. **CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IX. BIS. AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.
  
- II. **CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES XIII Y XIV Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XV AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, a cargo del Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 39, numerales 1 y 2 y 45, numeral 6, inciso e) y f), ambos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 80, numeral 1, fracción II; 81, 82, 84, 85, 157, numeral 1, fracción I, y 158, numeral 1, fracción IV, todos del Reglamento de la Cámara de Diputados, la Comisión de Movilidad somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el presente **dictamen en sentido positivo, con modificaciones**, al tenor de la siguiente:

### METODOLOGÍA:



- I. En el capítulo de "**ANTECEDENTES**" se da constancia del proceso legislativo, en su trámite de inicio, recibo de turno para el dictamen de las referidas iniciativas y de los trabajos previos de la Comisión.
- II. En el capítulo correspondiente a "**CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS**" se exponen los motivos y alcances de las propuestas de reforma en estudio.
- III. En el capítulo correspondiente a "**UNIFICACIÓN DE INICIATIVAS**" se hacen valer las causas por las que esta Comisión dictaminadora considera necesaria la unificación de las propuestas para ser dictaminadas en un solo acto.
- IV. En el capítulo de "**CONSIDERACIONES**" esta Comisión dictaminadora expresa los argumentos de valoración de las propuestas y de los motivos que sustentan la decisión de sí respaldar las propuestas en análisis.

#### I. ANTECEDENTES:

#### DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IX. BIS. AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

I. En fecha 06 de noviembre de 2023, la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó iniciativa con proyecto de decreto y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria número 6400-II-2-2, el 06 de noviembre de 2023<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Consultable en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/65/2023/nov/20231106-II-2-2.html#Iniciativa2>



II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó turnar a la **Comisión de Movilidad**, para efectos de **análisis y elaboración del dictamen**<sup>2</sup>.

III. Mediante Oficio Núm. **DGPL-65-II-5-3032**, de fecha 13 de noviembre de 2023, se recibió en la Presidencia de la Comisión de Movilidad una copia del **Expediente número 9186** de la iniciativa en comento.

**DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES XIII Y XIV Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XV AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

I. En fecha 22 de noviembre de 2023, el Diputado Gerardo Peña Flores, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó iniciativa con proyecto de decreto y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria número 6372-II-2, el 26 de septiembre de 2023<sup>3</sup>.

II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó turnar a la **Comisión de Movilidad**, para efectos de **análisis y elaboración del dictamen**<sup>4</sup>.

III. Mediante Oficio Núm. **DGPL-65-II-4-2942**, de fecha 23 de noviembre de 2023, se recibió en la Presidencia de la Comisión de Movilidad una copia del **Expediente número 9450** de la iniciativa en comento.

**II. CONTENIDO DE LAS INICIATIVAS:**

<sup>2</sup> Consultable en: [http://sitl.diputados.gob.mx/LXV\\_leg/cuadros\\_comparativos/1PO3/0729-1PO3-23.pdf](http://sitl.diputados.gob.mx/LXV_leg/cuadros_comparativos/1PO3/0729-1PO3-23.pdf)

<sup>3</sup> Consultable en: <https://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/65/2023/sep/20230926-II-2.html#Iniciativa3>

<sup>4</sup> Consultable en: [http://sitl.diputados.gob.mx/LXV\\_leg/cuadros\\_comparativos/1PO3/0352-1PO3-23.pdf](http://sitl.diputados.gob.mx/LXV_leg/cuadros_comparativos/1PO3/0352-1PO3-23.pdf)



Las iniciativas que se dictaminan, se sustentan en la siguiente argumentación de sus proponentes:

## **DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN IX. BIS. AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

*“...En 2020 la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) proclamó el periodo 2021-2030 como el Segundo Decenio de Acción (DoA) para la Seguridad Vial mediante la Resolución No. 74/299 que, entre otros aspectos, señala que la Nueva Agenda Urbana aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) ha tenido en cuenta que la mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tráfico ocurren en las vías urbanas y que éstas son prevenibles.*

*Estos accidentes tienen importantes consecuencias humana y económicamente, reconociendo que, en ocasiones, éstos tienen un costo de hasta el 5 por ciento del PIB en algunos países; mientras que el número de éstos es todavía muy alto, siendo los accidentes una de las principales causas de muerte y lesiones a nivel global, ya que cada año mueren en estos hechos 1.35 millones de personas y 50 millones sufren heridas.*

*También es claro, de acuerdo a la Resolución, que estos hechos tienen una relación directa con la falta de equidad social, debido a que las personas con menores ingresos y en situación de vulnerabilidad, son con mayor frecuencia los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, por ejemplo, el 90 por ciento de las muertes por accidentes de tránsito se producen en los países en desarrollo y son la principal causa de muerte en niños y jóvenes de entre 15 y 29 años.*

*Al proclamar el Segundo DoA para la Seguridad Vial, se tiene como objetivo la reducción de muertes y lesiones por accidentes de tránsito, por lo menos en un 50 por ciento entre 2021 y 2030.*

*El 17 de mayo de 2022 se publicó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), la cual señala en su artículo 1 que tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*

*La LGMSV refleja las aspiraciones planteadas por la ONU y sus organismos, respecto a la acción del Estado para garantizar el establecimiento de mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.*

*El uso de vehículos de motor, tanto públicos como privados, ha experimentado un crecimiento exponencial durante los últimos años en México. El Inegi, en su Estadística de Vehículos de Motor Registrados en Circulación, señala que en 1980 había un total de 5,758,330 vehículos registrados, de los cuales, el 5 por ciento eran motocicletas. Para 1995 se presenta un cambio en los porcentajes y un aumento de más del doble de vehículos en circulación, siendo un total de 11,317,646 vehículos registrados, de éstos, el 66 por ciento eran automóviles y el 1 por ciento motocicletas; es decir, el uso de éstas fue a la baja. Para 2012 el uso de motocicletas volvió a alcanzar el 5 por ciento del total de vehículos en circulación, que ascendía a 34,875,837, es decir, un 308 por ciento mayor que en 1995. A partir de 2012 el parque vehicular del rubro motocicletas ha ido aumentando, tanto que, para 2021, de 53,115,396 vehículos registrados en circulación, 5,939,262 son motocicletas, representando el 11 por ciento del total de los mismos.*

*A partir de la primera cifra de 1980, el registro de vehículos en circulación aumentó en un 922 por ciento, esta es una de las razones más importantes para que las políticas públicas respecto a la seguridad vial y más específicamente para, como lo señala tanto la ONU como la propia LGMSV, reducir los accidentes de tránsito.*

*La LGMSV señala a la seguridad como uno de los principios de movilidad y seguridad vial en el artículo 4, fracción XV, haciendo referencia a que “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”. Respecto a la seguridad vehicular, la fracción XVI señala que este principio se refiere al “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”.*

*Con estos conceptos dentro de los principios de la movilidad y seguridad vial, se deben privilegiar acciones que tiendan a reducir los números de accidentes. El Inegi cuenta con el registro de accidentes de tránsito por año y tipo de vehículo; para 2019 el total accidentes fue de 360,051, el número de vehículos involucrados ascendió a 691,270, de los que 57,650 fueron motocicletas, representando el*



*8.3 por ciento del total de vehículos involucrados. Las personas fallecidas en accidentes de tránsito terrestres en zonas urbanas y suburbanas fueron un total de 4,127 y las heridas 91,761.*

*Tomando en cuenta la disminución de la circulación de vehículos automotores debido a la pandemia por Covid-19, entre 2020 y 2021, los accidentes vehiculares disminuyeron respecto de 2019.*

*En 2020 se produjeron 301,678 accidentes con 567,426 vehículos involucrados, de ellos, 55,771 fueron motocicletas, que representan el 9.8 por ciento, cifra que representa un 1.6 por ciento más respecto de 2019. Las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito terrestre para este mismo año, ascendió a 3,826 personas fallecidas y 71,935 heridas.*

*En el año 2021, con la reactivación de actividades laborales, pero no las escolares, hubo un total de 340,415 accidentes con 638,352 vehículos involucrados, siendo 63,768 motocicletas, representando el 9.9 por ciento del total de vehículos. Las personas fallecidas fueron 4,401 y 82,466 heridas.*

*La interpretación de las estadísticas de los accidentes, antes y durante la pandemia, es que en México aún no se logra disminuir la estadística de accidentes, de personas fallecidas y heridas en los mismos; por lo que se espera que con la promulgación de la LGMSV y la integración del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la adecuación de las leyes locales, se tenga ya un rumbo que mejore las políticas respecto a la seguridad vial.*

*Con cifras de 2015, el Instituto Nacional de Salud Pública (INSP) contaba con estadísticas que establecían que la mortalidad entre ciclistas, peatones y motociclistas alcanza el 60 por ciento del total de defunciones por accidentes de tránsito y que, entre 1999 y 2009, las muertes entre usuarios de motocicletas en México habían aumentado en un 332.2 por ciento.*

*Por ello, debe reconocerse el gran avance que en materia de movilidad y seguridad vial logró el Estado mexicano con la promulgación de la LGMSV, al garantizar la acción del Estado en la materia, pero, sobre todo, el enfoque de prevención necesario para establecer políticas públicas y acciones que incidan en alcanzar la meta internacional para disminuir hasta en un 50 por ciento los accidentes de tránsito, las muertes y las personas heridas que se derivan de ellos.*

*La ONU señala que la seguridad vial debe establecerse como una prioridad política, para ello, los países deben establecer normas y reglamentaciones técnicas basadas en pruebas científicas respecto a la infraestructura vial, vehículos y sus componentes, comportamiento de los usuarios de las vías, entre*



*otros; también deben formularse y aplicarse políticas favorables a la mejora de la seguridad vial, por lo que se espera que los países refuercen sus legislaciones para fortalecer su capacidad de elaborar y aplicar planes de seguridad vial.*

*Se reconoce que la promulgación en 2022 de la LGMSV está en concordancia con los objetivos que señala la ONU en la Resolución 74/299; sin embargo, se trata de un instrumento perfectible.*

*Una de las preocupaciones surgidas del análisis, tanto del registro vehicular como de los accidentes y tipos de vehículos involucrados, es el aumento en el uso de motocicletas para la movilidad de las personas. Si bien puede señalarse que uno de los argumentos para que las ventas y los registros de este tipo de vehículos haya aumentado a casi el doble en pocos años, es su utilidad para el reparto principalmente de comida e insumos solicitados a través de aplicaciones móviles, no debe soslayarse que la motocicleta es una forma de movilidad para las familias y personas con menos recursos, ya que, en muchas ocasiones, tienen mayores dificultades para adquirir un automóvil, constituyéndose en su medio principal de desplazamiento, incluyendo en algunos de ellos a menores de edad, por ejemplo, para llevarlos a la escuela.*

*La LGMSV define a la motocicleta como un vehículo motorizado de dos o más ruedas que se utiliza para pasajeros o carga, señalando que sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies (artículo 3, fracción XXXI, LGMSV).*

*Las motocicletas de dos ruedas claramente no pueden transportar a más de dos personas; sin embargo, es común ver, en las zonas urbanas, que se trasladan a veces hasta dos adultos y dos menores de edad, de forma que el riesgo de accidente aumenta exponencialmente.*

*La relación entre el uso de la motocicleta como medio de transporte para personas y familias y las condiciones de pobreza y vulnerabilidad van de la mano. La ONU en la Resolución 74/299, señala que:*

*[...] las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico son también una cuestión de equidad social, ya que los pobres y los vulnerables son también con mayor frecuencia los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, a saber, peatones, ciclistas, usuarios de vehículos motorizados de dos y tres ruedas y pasajeros de medios de transporte público peligrosos, que se ven afectados y expuestos de manera desproporcionada a riesgos y accidentes de tráfico  
[...]*



*De acuerdo con lo anterior, es claro que en los accidentes de tránsito el componente de pobreza e inequidad social está presente, ya que muchas familias y personas con bajos ingresos utilizan la motocicleta como medio para transportar a menores de edad en sus diferentes desplazamientos.*

*Por ello, se apela a la prevención para disminuir este tipo de accidentes en las zonas urbanas y suburbanas, por lo que se debe intervenir para evitar que suceda el evento y para la mitigación de los efectos, en caso de que suceda.*

*Las niñas y niños, especialmente aquellos menores de doce años, no son población apta para viajar en motocicleta, puesto que éstas no cuentan con un Sistema de Retención Infantil (SRI), que es todo aquel dispositivo de sujeción para transportar a infantes de forma segura en los automóviles. Por tanto, se debe prohibir, de manera específica, que éstos viajen en motocicleta, exceptuando el transporte público que se realiza mediante éstas (mototaxi), vehículo que debe contar con adaptaciones de seguridad, que incluyen cabina para dos pasajeros y cinturón de seguridad para sus ocupantes, mínimamente.*

*Si bien son las entidades federativas las encargadas de determinar las leyes de tránsito y vialidad en sus territorios, la LGMSV establece los lineamientos mínimos que deben incluir las leyes estatales en la materia. Además, la LGMSV es el instrumento que establece los ejes de la política de movilidad y seguridad vial, así como “los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia” (LGMSV, artículo 1, fracción VII).*

*Por lo anterior, se propone adicionar una fracción IX Bis al artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, referente a las medidas mínimas de tránsito, para prohibir la circulación en motocicleta a pasajeros menores de doce años de edad, exceptuando las utilizadas para transporte público que incluyan cabina y cinturones de seguridad para pasajeros (...).”*

A continuación, se presenta el cuadro comparativo del texto legal vigente con las modificaciones propuestas:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
Texto vigente	Propuesta de modificación o adición
<b>Artículo 49. ...</b>	<b>Artículo 49. ...</b>





...	...
...	...
...	...
Del I. al IX. ...	Del I. al IX. ...
<b>Sin correlativo.</b>	<b>IX. Bis. La prohibición de circular en motocicleta con pasajeros menores de doce años de edad, exceptuando las motocicletas que se utilicen como transporte público y que cuenten al menos con cabina y cinturones de seguridad para pasajeros;</b>
Del X. al XIV. ...	Del X. al XIV. ...
...	...
...	...

Fuente: elaboración propia, Secretaría Técnica de la Comisión de Movilidad



## DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LAS FRACCIONES XIII Y XIV Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XV AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

*“...De acuerdo con cifras la Asociación Mexicana de Fabricantes e Importadores de Motos (AMFIN), al cierre de 2022 se vendieron 1.25 millones de motocicletas, incluso superando por primera vez las ventas de automóviles.*

*Entre los factores que contribuyeron al aumento de motos en México se encuentran:*

- *Medio de transporte práctico.*
- *Ahorro en gasto de gasolina.*
- *Ahorra en tiempo de traslado.*
- *Incremento de ventas y entregas a domicilio.*
- *Menor costo en contraste con un auto.*
- *Mayor facilidad de estacionamiento.*

*De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), al cierre de 2021 se registraron 5.9 millones de motocicletas a nivel nacional. El Estado de México y la Ciudad de México son las entidades que reportaron mayor número de motos registradas.*

*El parque vehicular de motocicletas en México de 2012 a 2021, en los últimos 10 años presenta una tasa media de crecimiento anual de 14.1 por ciento, es decir, cada año se incrementa en 4.4 millones.*

*Las motos particulares son las que en mayor medida han mostrado un incremento considerable, al presentar una tasa de crecimiento acumulada en los últimos 10 años en 279 por ciento. Con esto podemos afirmar que se han convertido en una trascendental elección de transporte privado para la movilidad de las personas.*

*Para ejemplificar lo anterior se puede ver el siguiente:*



**Cuadro I**  
**Parque Vehicular de Motocicletas en México de 2012 a 2021**

Concepto	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TCA (%)	TMCA (%)
Moto Oficial	11,996	12,865	13,184	13,651	14,365	14,238	14,450	15,890	16,638	17,133	42.8	3.6
Moto de Alquiler	13,112	9,851	12,480	13,234	14,013	14,975	17,350	18,337	19,536	20,928	59.6	4.8
Moto Particular	1,557,118	1,850,925	2,245,809	2,610,379	3,009,199	3,569,330	4,048,352	4,755,365	5,248,036	5,901,201	279.0	14.3
<b>Total</b>	<b>1,582,226</b>	<b>1,873,641</b>	<b>2,271,563</b>	<b>2,637,264</b>	<b>3,037,577</b>	<b>3,598,543</b>	<b>4,080,152</b>	<b>4,769,622</b>	<b>5,284,210</b>	<b>5,939,262</b>	<b>275.4</b>	<b>14.1</b>

TCA: Tasa de Crecimiento Acumulada.

TMCA: Tasa Media de Crecimiento Anual.

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI de 2012 a 2021.

*Ante el incremento de motos en circulación se ha incrementado también el número de accidentes, las causas más relevantes son:*

- *Exceso de velocidad.*
- *Imprudencia.*
- *Falta de pericia.*

*Este boom experimentado en la adquisición de este tipo de vehículos ha incrementado exponencialmente los accidentes, lo que se han convertido en una problemática de todos los días, ya que la motocicleta se ha visto envuelta de manera cotidiana en siniestros viales y que en muchos casos tienen consecuencias fatales.*

*Cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) con respecto al tránsito en zonas urbanas y suburbanas, de 2017 a 2021 arrojan que los accidentes por colisión de motocicleta han aumentado representando una tasa de crecimiento acumulada de 33.4 por ciento, con una tasa media de crecimiento anual de 5.9 por ciento. Estas cifras han dejado en el orden de 11 mil 665 colisiones de motociclistas, siendo los estados de Nuevo León, Estado de México, Quintana Roo, Michoacán, Yucatán y Veracruz los que presentan los mayores aumentos en términos absolutos. Aunque si medimos los accidentes de acuerdo a la tasa de crecimiento media anual, son los estados de Colima, Estado de México, Baja California, Chiapas, Tabasco y Durango, los que exhiben mayor aumento.*

*Y a diferencia del usuario de automóvil, los motociclistas registran mayores porcentajes de lesiones y fallecimientos en accidentes. Resultado lo anterior que la falta de uso de casco, el límite de pasajeros por unidad y transportar a menores de edad, son las normas con las tasas más altas de incumplimiento por parte de los usuarios.*



**Cuadro II**  
Accidentes por Colisión con Motociclista de 2017 a 2021

Entidad	2017	2018	2019	2020	2021	Valor Absoluto (2021-2017)	TCA (%)	TMCA (%)
Nacional	34,910.0	37,094.0	42,667.0	40,753.0	46,575.0	11,665.0	33.4	5.9
Agua Calientes	433.0	444.0	468.0	474.0	543.0	110.0	25.4	4.6
Baja California	352.0	435.0	359.0	580.0	723.0	371.0	105.4	15.5
Baja California Sur	249.0	218.0	243.0	237.0	322.0	73.0	29.3	5.3
Campeche	710.0	856.0	954.0	965.0	1,107.0	397.0	55.9	9.3
Coahuila de Zaragoza	1,383.0	1,288.0	1,341.0	1,186.0	1,241.0	-142.0	-10.3	-7.1
Colima	323.0	380.0	445.0	934.0	987.0	674.0	208.7	25.3
Chiapas	354.0	454.0	689.0	572.0	682.0	328.0	92.7	14.0
Chihuahua	1,738.0	1,720.0	1,794.0	1,509.0	2,082.0	324.0	18.6	3.5
Ciudad de México	847.0	809.0	924.0	790.0	858.0	11.0	1.3	0.3
Durango	744.0	932.0	912.0	908.0	1,349.0	605.0	81.3	12.6
Guanajuato	3,495.0	3,583.0	4,248.0	3,505.0	3,523.0	26.0	0.8	0.2
Guerrero	738.0	790.0	1,032.0	1,019.0	1,067.0	329.0	44.6	7.7
Hidalgo	210.0	232.0	274.0	243.0	274.0	64.0	30.5	5.5
Jalisco	2,839.0	3,252.0	3,299.0	2,734.0	2,526.0	-313.0	-11.0	-2.3
México	1,006.0	932.0	1,956.0	2,448.0	2,274.0	1,268.0	126.0	17.7
Michoacán de								
Ocampo	1,863.0	2,094.0	2,337.0	2,697.0	2,856.0	993.0	53.3	8.9
Morelos	1,309.0	1,437.0	1,719.0	1,709.0	1,872.0	563.0	43.0	7.4
Nayarit	300.0	283.0	295.0	217.0	392.0	92.0	30.7	5.5
Nuevo León	3,234.0	3,439.0	3,513.0	4,091.0	4,864.0	1,630.0	50.4	8.5
Oaxaca	928.0	840.0	1,006.0	1,009.0	1,059.0	130.0	14.0	2.7
Puebla	652.0	588.0	652.0	580.0	616.0	-36.0	-5.5	-1.1
Querétaro	709.0	871.0	829.0	720.0	613.0	104.0	14.7	2.8
Quintana Roo	1,450.0	1,269.0	1,943.0	1,514.0	2,485.0	1,035.0	71.4	11.4
San Luis Potosí	494.0	701.0	790.0	649.0	808.0	114.0	23.1	4.2
Sinaloa	1,645.0	1,872.0	2,288.0	1,855.0	1,873.0	228.0	13.9	2.6
Sonora	1,499.0	1,494.0	1,606.0	1,443.0	2,007.0	508.0	33.9	6.0
Tabasco	377.0	417.0	565.0	485.0	710.0	333.0	88.3	13.5
Tamaulipas	1,105.0	980.0	1,139.0	1,127.0	1,409.0	304.0	27.5	5.0
Tlaxcala	206.0	202.0	143.0	151.0	181.0	-27.0	-13.0	-2.7
Veracruz de Ignacio								
de la Llave	1,314.0	1,865.0	2,015.0	2,050.0	2,006.0	692.0	52.7	8.8
Yucatán	2,146.0	2,139.0	2,612.0	2,064.0	3,033.0	887.0	41.3	7.2
Zacatecas	255.0	309.0	305.0	308.0	243.0	-12.0	-4.7	-1.0

TCA: Tasa de Crecimiento Acumulada

TMCA: Tasa Media de Crecimiento Anual

Fuente: Elaboración propia con cifras del INEGI relativo a Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas

Para 2022, de acuerdo a la misma fuente oficial (Inegi) se registraron 53 mil 629 accidentes en moto. Lo que representó un incremento de poco más de siete mil accidentes en motocicleta en contraste con 2021.

Los accidentes en motocicleta ocupan el tercer lugar de víctimas mortales después de los accidentes en auto y los atropellamientos; y el segundo tipo de incidente que dejó más personas lesionadas.

La motocicleta es para una gran parte de los mexicanos la única alternativa de medio de transporte, como herramienta de trabajo y generación de ingresos; y su uso es cada vez más alto entre la población. No obstante, al ser la única alternativa de movilidad, cada día es más común que incluso familias



*completas viajen en motocicleta, esto incluyendo a menores de 12 años cuyo riesgo de una caída se incrementa y peor aún quedan vulnerables ante una caída.*

*La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), en su artículo 49, establece las medidas mínimas de tránsito que se deben acatar por la federación, las entidades federativas y los municipios y que deben incluir en sus reglamentos de tránsito, así como la aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo 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.*

*Sin embargo, en dicho ordenamiento se omite la restricción de transitar por las vías de comunicación en motocicleta con pasajeros menores de 12 años, lo que sería quizá un gran avance en la previsión y disminución de accidentes fatales.*

*Al revisar la normativa en diversos estados de la República podemos observar lo siguiente:*

*El Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México establece en su artículo 38, numeral III inciso c) la prohibición de transportar pasajeros menores de doce años de edad, esto a fin de proteger la seguridad de los menores de edad.*

*Al revisar las disposiciones normativas a nivel reglamentario en materia de tránsito en los estados de: Puebla, Estado de México, Morelos, Chihuahua, Nuevo León, Oaxaca y Yucatán, nos deja ver que no hay prohibición de llevar pasajeros menores de 12 años en motocicleta. Al no existir tal restricción las entidades no consideran que transportar a menores de 12 años como pasajeros en una motocicleta represente un severo peligro.*

*Por otro lado, también nos deja ver que no hay una homologación en los criterios normativos a nivel reglamentario entre las entidades federativas, en relación con disposiciones que pueden salvar vidas, es por ello que consideró necesario regular sobre el riesgo de transportar a menores de 12 edad como pasajeros en una motocicleta.*

*La presente iniciativa tiene como objeto prohibir viajar a menores de 12 años en motocicletas como una medida para garantizar las condiciones de seguridad vial, la prevención de accidentes y en su caso prevención de pérdidas humanas”.*



A continuación, se presenta el cuadro comparativo del texto legal vigente con las modificaciones propuestas:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
Texto vigente	Propuesta de modificación o adición
<b>Artículo 49. ...</b>	<b>Artículo 49. ...</b>
...	...
...	...
...	...
<b>Del I. al XII. ...</b>	<b>Del I. al XII. ...</b>
<b>XIII.</b> La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y	<b>XIII.</b> La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;
<b>XIV.</b> Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.	<b>XIV.</b> Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo; y
<b>Sin correlativo.</b>	<b>XV.</b> La prohibición de viajar en motocicleta a cualquier persona menor de doce años.



...	...
...	...

Fuente: elaboración propia, Secretaría Técnica de la Comisión de Movilidad

### III. UNIFICACIÓN DE INICIATIVAS:

Esta Comisión dictaminadora considera necesario, en un primer momento, justificar la necesidad de dictaminar en un solo acto las iniciativas presentadas, individualmente, por la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a legisladoras y legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

Por lo anterior, se expone que ambas iniciativas convergen en su objetivo de reformar el mismo artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (en adelante “Ley” o “Ley General” o “LGMSV”), con el propósito de fortalecer la regulación del transporte en motocicletas y garantizar la seguridad de niñas y niños menores de doce años usuarios de las vías de tránsito.

Ambas propuestas comparten la intención de establecer restricciones específicas en cuanto al transporte de pasajeros menores de doce años en motocicletas, reconociendo los riesgos asociados a esta práctica y la necesidad de adoptar medidas preventivas para reducir los accidentes de tránsito, así como proteger la vida y la integridad física de las y los ciudadanos.



Además, comparten su objetivo fundamental de mejorar la seguridad vial y la regulación del transporte en motocicletas en nuestro país, así como la meta de reducir los accidentes de tránsito y proteger la vida de las niñas y niños, mediante la implementación de medidas preventivas específicas.

En este sentido, la unificación de estas iniciativas en un solo dictamen permitirá consolidar los esfuerzos legislativos hacia un objetivo común, garantizando una respuesta adecuada. Por otra parte, facilitará su análisis y discusión, permitiendo una evaluación integral de las medidas propuestas y la formulación de una respuesta coherente.

#### IV. CONSIDERACIONES:

Esta Comisión dictaminadora realizó el estudio y análisis de los planteamientos contenidos en las iniciativas, a fin de valorar su contenido, deliberar e integrar el presente Dictamen tomando en cuenta:

**Primero.** Esta Comisión de Movilidad reconoce la relevancia de la Ley General, especialmente en relación con las preocupaciones planteadas por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (en adelante "ONU"), en la Resolución No. 74/299<sup>5</sup> que, entre otros aspectos, destaca la importancia de abordar la seguridad vial en el ámbito urbano, como lo refleja la Nueva Agenda Urbana<sup>6</sup> aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible. Esta agenda reconoce que la mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tráfico tienen lugar en las vías urbanas, subrayando así la necesidad de medidas

---

<sup>5</sup> ONU (2020). Consultable en:

<https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n20/226/34/pdf/n2022634.pdf?token=VXD1Hfy5H6Vfvrp772&fe=true>

<sup>6</sup> ONU (2016). Consultable en: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>





preventivas. En este sentido, la Ley se alinea con los objetivos y principios establecidos por la ONU para abordar la seguridad vial en entornos urbanos, lo que demuestra su relevancia y pertinencia en el contexto internacional de promoción de la seguridad vial y la movilidad sostenible.

Ambas iniciativas tienen como objetivo principal modificar el artículo 49 de la Ley General para abordar una preocupación común: la seguridad vial, especialmente en lo que respecta al transporte de pasajeros en motocicletas. En el contexto de un creciente uso de este medio de transporte en México y de una situación preocupante con las cifras de siniestros de tránsito terrestre con 377,231 accidentes, 5,181 muertos y 91,501 heridos según reportó el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (en adelante “INEGI”) en 2022<sup>7</sup>, ambas propuestas buscan establecer restricciones específicas para garantizar la protección de los usuarios más vulnerables de las vías, en particular las y los niños menores de doce años.

Por otra parte, las propuestas legislativas abordan de manera específica la preocupación por la seguridad de los pasajeros menores de edad que viajan en motocicletas. Ambas iniciativas proponen prohibir el transporte de niñas y niños menores de doce años en este tipo de vehículos, excepto en casos de transporte público que cumplan con ciertos requisitos de seguridad. La falta de sistemas de retención infantil en las motocicletas representa una preocupación significativa en términos de seguridad vial. Mientras que los vehículos automotores cuentan con sistemas de retención infantil como ISOFIX<sup>8</sup>, diseñados para asegurar las sillas de seguridad de manera directa al bastidor del vehículo, las motocicletas carecen de este tipo de dispositivos.

---

<sup>7</sup> INEGI (2022) Consultable en: <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>

<sup>8</sup> ONU (2017) Consultable en:

<https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/255308/9789243511702spa.pdf;jsessionid=990CB7558D841C0594BF8243B4D44E93?sequence=1>



Esta ausencia de sistemas de retención específicos para niñas y niños en motocicletas expone a las y los pasajeros menores de edad a un mayor riesgo de lesiones graves en caso de accidente, dado que no tienen la protección adecuada para su edad y tamaño. Al restringir esta práctica, se busca reducir el riesgo de accidentes y minimizar el impacto negativo en la salud y el bienestar de las niñas y niños en todo el país.

**Segundo.** Las iniciativas en cuestión buscan mejorar la seguridad vial y proteger la integridad física de las y los usuarios de motocicletas, especialmente de los pasajeros menores de doce años.

Las iniciativas presentadas tienen como propósito fundamental fortalecer las disposiciones concernientes a las medidas mínimas de tránsito establecidas en el artículo 49 de la LGMSV. Según este artículo, tanto la federación, las entidades federativas, así como los municipios deben incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones precisas relacionadas con estas medidas mínimas para garantizar su adecuada aplicación y supervisión.

En este sentido, el artículo establece de manera explícita que dichas disposiciones deben atender y salvaguardar la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, en línea con el principio fundamental de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

La normativa vigente también estipula que las autoridades competentes, a nivel federal, estatal y municipal, deben establecer en sus respectivas normativas las sanciones correspondientes para aquellos que infrinjan estas medidas mínimas, lo que refuerza la importancia de garantizar el cumplimiento y respeto de las normativas viales para asegurar un entorno vial más seguro y protegido para las y los niños en México.

Con la adición de disposiciones claras y específicas en la LGMSV, se pretende establecer restricciones al transporte de niñas y niños en motocicletas, prohibiendo esta práctica en aras de prevenir accidentes y reducir la incidencia de lesiones graves y fatales.

Además, se busca fomentar una cultura de responsabilidad y prevención en el uso de este medio de transporte, promoviendo la adopción de medidas de seguridad adecuadas para garantizar la protección de las niñas y niños en México. En última instancia, estas iniciativas buscan contribuir a la construcción de un entorno vial más seguro y protegido para todas y todos los ciudadanos, en línea con los principios de equidad, inclusión y prevención que establece la citada Ley<sup>9</sup>.

**Tercero.** Esta Comisión dictaminadora encuentra que el sustento jurídico de las iniciativas objeto del presente dictamen radica en la facultad legislativa conferida al Congreso de la Unión para expedir leyes en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo dispuesto en el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Específicamente, estas iniciativas buscan modificar y complementar disposiciones del artículo 49 de la LGMSV relativas a las medidas mínimas de tránsito y su aplicación a nivel federal, estatal y municipal. Este ordenamiento legal, junto con otros dispositivos legales y reglamentarios relacionados con la seguridad vial y la regulación del tránsito, forma parte del marco normativo destinado a garantizar la seguridad y protección de las y los ciudadanos mexicanos en sus desplazamientos por las vías públicas.

Además, las iniciativas encuentran respaldo y concordancia con la Resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas que destaca la importancia de adoptar

---

<sup>9</sup> Ley General de Movilidad (2022) Consultable en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



medidas para prevenir los accidentes de tráfico y proteger la vida e integridad física de todas las personas, especialmente en entornos urbanos.

**Cuarto.** Las iniciativas propuestas son coincidentes con la determinación de esta Comisión dictaminadora sobre medidas de seguridad, en virtud de que están alineadas con el enfoque de acciones afirmativas y la consideración de factores de riesgo establecidos en la Ley General.

Esta Comisión observa que las propuestas buscan implementar políticas y medidas destinadas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de reducir las desigualdades y barreras que puedan afectarlos en el contexto del tránsito y la movilidad. Esta orientación hacia las acciones afirmativas se refleja en la prohibición propuesta de transportar pasajeros menores de doce años en motocicletas, una medida que constituye una clara acción para proteger a las niñas y niños, así como prevenir accidentes que puedan poner en riesgo su vida e integridad física.

Además, se considera que las propuestas abordan los factores de riesgo identificados en el artículo 5 de la LGMSV, al reconocer que el transporte de menores en motocicletas constituye un factor de riesgo que dificulta la prevención de siniestros de tránsito y la implementación de medidas para mitigar estos riesgos. En este sentido, la modificación del artículo 49 de dicha Ley para prohibir específicamente el transporte de menores en motocicletas representa un paso significativo hacia la reducción de los factores de riesgo asociados con esta práctica.

También, existe concordancia con lo establecido por el artículo 12 de la Ley, el cual establece la importancia primordial de que el sistema de movilidad cuente con las condiciones necesarias para proteger al máximo la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas, con lo que se resalta la



responsabilidad de las autoridades competentes en el diseño y la gestión de la movilidad urbana, instándolas a privilegiar las acciones de prevención que reduzcan los factores de riesgo asociados con el tránsito y el transporte.

En este sentido, las iniciativas se alinean con este enfoque, ya que buscan mitigar uno de los factores de riesgo identificados en el sistema de movilidad, contribuyendo así a la creación de entornos más seguros para todas las personas usuarias de las vías públicas.

Además, esta Comisión dictaminadora encuentra que la relación intrínseca entre la iniciativa planteada y el interés superior del menor, consagrado en el artículo 4º constitucional, trasciende más allá de una mera disposición legal, siendo un pilar fundamental que orienta las políticas públicas hacia el bienestar y desarrollo integral de la niñez.

En este contexto, la propuesta de prohibir el transporte de menores de doce años en motocicletas surge como una medida concreta y necesaria para salvaguardar los derechos y proteger la seguridad de las niñas y los niños en el entorno vial. Alineada con este principio, la iniciativa reconoce que la vulnerabilidad de los menores frente a los accidentes de tráfico requiere una acción afirmativa por parte del estado para evitar situaciones de riesgo innecesario.

Es importante destacar que el transporte de menores en motocicletas presenta un alto grado de peligrosidad debido a la falta de sistemas de retención adecuados y a la exposición directa a factores de riesgo como la velocidad y la imprudencia de otros conductores. Por lo tanto, al prohibir esta práctica, se busca garantizar el derecho de las niñas y niños a la seguridad y protección en su desplazamiento por las vías públicas, promoviendo así un entorno más seguro y favorable para su desarrollo físico, emocional y social.



**Quinto.** Ahora bien, esta Comisión dictaminadora considera necesario realizar adecuaciones a las propuestas pues es fundamental garantizar que el texto sea claro, concreto y acorde a los principios establecidos en la LGMSV.

En ese sentido, esta Comisión dictaminadora, considera que las modificaciones propuestas deben reflejar de manera precisa y coherente los objetivos y disposiciones de la LGMSV, a fin de evitar interpretaciones ambiguas o conflictos con otras disposiciones. Además, se busca asegurar que las reformas propuestas sean efectivas y aplicables en la práctica, contribuyendo así a mejorar la seguridad vial y proteger la integridad de todas las personas usuarias de las vías públicas en condiciones reales.

Por tanto, las adecuaciones planteadas deben estar en línea con los principios rectores de la LGMSV, tales como la protección de la vida y la integridad física de las personas, la prevención de accidentes de tránsito y la promoción de una movilidad segura y sostenible. Por lo que, resulta necesario revisar detenidamente cada disposición y asegurar que su redacción sea clara, precisa y congruente con los objetivos y principios de la LGMSV, a fin de garantizar su efectividad y aplicación adecuada en el contexto de la seguridad vial en México.

**Sexto.** Para una correcta interpretación, esta Comisión dictaminadora se permite representar en el siguiente cuadro comparativo el texto legal vigente, las modificaciones propuestas por la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres, las modificaciones propuestas por el Diputado Gerardo Peña Flores y las modificaciones realizadas por esta Comisión dictaminadora:



<b>LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</b>			
<b>Texto vigente</b>	<b>Propuesta de modificación por la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres</b>	<b>Propuesta de modificación por el Diputado Gerardo Peña Flores</b>	<b>Modificaciones realizadas por la Comisión dictaminadora</b>
<b>Artículo 49. ...</b>	<b>Artículo 49. ...</b>	<b>Artículo 49. ...</b>	<b>Artículo 49. ...</b>
...	...	...	...
...	...	...	...
...	...	...	...
<b>Del I. al IX. ...</b>	<b>Del I. al IX. ...</b>	<b>Del I. al IX. ...</b>	<b>Del I. al IX. ...</b>
<b>Sin correlativo.</b>	<b>IX. Bis. La prohibición de circular en motocicleta con pasajeros menores de doce años de edad, exceptuando las motocicletas que se utilicen como transporte público y que cuenten al</b>	<b>Sin correlativo.</b>	<b>Sin correlativo.</b>



	<p><b>menos cabina y cinturones de seguridad para pasajeros;</b></p>		
<p>Del X. al XII. ...</p>	<p>Del X. al XII. ...</p>	<p>Del X. al XII. ...</p>	<p>Del X. al XII. ...</p>
<p><b>XIII.</b> La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y</p>	<p><b>XIII.</b> ...</p>	<p><b>XIII.</b> La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;</p>	<p><b>XIII.</b> La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;</p>
<p><b>XIV.</b> Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.</p>	<p><b>XIV.</b> ...</p>	<p><b>XIV.</b> Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo; y</p>	<p><b>XIV.</b> Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo; y</p>





Sin correlativo.	Sin correlativo.	XV. La prohibición de viajar en motocicleta a cualquier persona menor de doce años.	XV. La <u>prohibición a cualquier persona, conductora y/o pasajero, menor de doce años a viajar en motocicleta</u>
...	...		
...	...		

=

**Séptimo.** Por lo que respecta al régimen transitorio resulta imperativo ajustar el mismo para contemplar diversas disposiciones que garanticen una adecuada implementación del presente decreto.

Esta Comisión dictaminadora considera que, tras la aprobación de la presente iniciativa, los gobiernos de las entidades federativas, así como sus municipios y alcaldías, deberían tener un plazo razonable de máximo de 150 días para adecuar su legislación y reglamentación conforme a lo dispuesto en el presente decreto.

Este lapso otorga el tiempo necesario para que las autoridades locales realicen los ajustes pertinentes en sus normativas internas, garantizando la armonización de la presente iniciativa con las disposiciones locales.



Finalmente, se debe disponer la derogación de todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto, lo que asegura la eliminación de cualquier normativa previa que pudiera entrar en conflicto con las nuevas disposiciones establecidas. Estos ajustes en el régimen transitorio son fundamentales para asegurar una transición ordenada y efectiva hacia la plena aplicación de las iniciativas propuestas.

A continuación, se exponen las modificaciones realizadas al régimen transitorio por esta Comisión dictaminadora:

RÉGIMEN TRANSITORIO		
Propuesta por la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres	Propuesta por el Diputado Gerardo Peña Flores	Modificaciones realizadas por la Comisión dictaminadora
<b>Artículo Primero.</b> El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	<b>Artículo Único.</b> El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.	<b>Primero.</b> El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.
<b>Artículo Segundo.</b> Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.		<b>Segundo.</b> Los gobiernos de las entidades federativas, sus municipios y alcaldías deberán adecuar su legislación y/o reglamentación conforme al presente



		Decreto en un plazo máximo de 150 días.  <b>Tercero.</b> Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.
--	--	---

En mérito de lo expuesto, la Comisión de Movilidad, se permite someter a la consideración del Pleno de la Cámara de Diputados el siguiente:

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XV AL TERCER PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 49 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

**Único.** Se adiciona una fracción XV al tercer párrafo del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

**Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito.**

...

...

...

I. a XII. ...



**XIII.** La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables;

**XIV.** Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo, y

**XV.** La prohibición a cualquier persona, conductora y/o pasajero, menor de doce años a viajar en motocicleta.

...

...

#### **Transitorios**

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

**Segundo.** Los gobiernos de las entidades federativas, sus municipios y alcaldías deberán adecuar su legislación y/o reglamentación conforme al presente Decreto en un plazo máximo de 150 días.

**Tercero.** Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

**Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,  
al día 20 del mes de marzo de 2024.**

**POR LA COMISIÓN DE MOVILIDAD**

SE ADJUNTAN AL PRESENTE DICTAMEN LA VOTACIÓN DE LAS Y LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD.

**Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad  
LXV**

Número de sesion:20

20 de marzo de 2024

**Reporte Votación por Tema**

**NOMBRE TEMA** 4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

**INTEGRANTES** Comisión de Movilidad

Diputado	Posicion	Firma
 Alma Delia Navarrete Rivera (MORENA )	A favor	C08B274E7785F008C22334630B8AFF 490AFF93A4422C431990E67C95620D 54A52EDA769597A42442B93A3D37D 728C421E7328DBC65F6786F5D1FDD D83C6E84A0
 Ángel Miguel Rodríguez Torres (MORENA )	A favor	42A6056E42E3F581D07E2F197F54F D2D710F63B9C0D9BEE8F78A055DF 3C61BAA6C90428C90B98E7E9972C8 049B4D03BF473592603F5D3B3CC36 0E5819D18F0F3
 Annia Sarahí Gómez Cárdenas (PAN )	A favor	2ADA22F080038FAF70262E6E8E426 2CC94AFBB9E9226BB3BDEC44E970 2005CAB5A947A10C268EB37C5D92B 5861442C47ED23A5DF4C8D4009FB4 68506BC988AA7
 Carlos López Guadarrama (MORENA )	Ausentes	42985EB5533F7518B6688631D6E2A3 62DA3AC054728854D31A6974A67713 43C6415597B8C14FCB90F725C6971 70B0955B8B291BF4EB8469E2CCE87 0DBA6C5CF4

Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad  
LXV

Número de sesion:20

20 de marzo de 2024

4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Catalina Diaz Vilchis

(MORENA)

A favor

8CC06B0BE59637AAFFEE71873B727  
4F7A8F16FB071F7A4B48D86D724F9  
A4FC6279085CEBCB7EE1D30D2606  
5F745074FEC77ED92F814C7544CCE  
905F744CFB456



Flor Ivone Morales Miranda

(MORENA)

A favor

66BC83E6717B646D9BE6FFC43F1FF  
88C3A92D11C2D3A10DBE3FF4E0FB  
D97C5CD97E0C38F62C1838C0D70A  
A10A35886CD6CB5E18A12F0FCE5  
F01D5EF1A342018



Graciela Sánchez Ortiz

(MORENA)

Ausentes

63EFD0336561C3634AB051BB2FD26  
BCD0C05035CB295757539E15F2615  
B2717E82B0C54D71DDF8AA91EFC8  
2E69FAD80B4384782B0DA90911D26  
4FC24435EBF43



José Antonio García García

(MORENA)

A favor

DBAA291D3218E9D91B87B3CBF09F  
75D495A4459B365B4579068FB29303  
4CBE7D968EE9F08DA602CF63EAB4  
FDB5DC88F6CDC95AD3742C779A96  
796541387F7439



José Antonio Zapata Meraz

(PAN)

A favor

ABA1CC71A9AF3D4EF869C5BAAEB5  
FC0E78E7123E901EF2A54251A0BDE  
0D42A4462210031484A0F9959A861F  
B7BBC973084672E51B0B202B550A4  
17D1B13C80B2

**Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad  
LXV**

Número de sesion:20

20 de marzo de 2024

**NOMBRE TEMA** 4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

**INTEGRANTES** Comisión de Movilidad



Juan Francisco Espinoza Eguía

(PRI)

A favor

90FB49597699AEB02341AE5B93DBD  
A5D677099AADA543F5BAB0405D0F5  
AAD3186B63B5BC8DE4F9627745EC  
F362DAD564AE49BFB122EC72FCA2  
155D965428EF5B



Justino Eugenio Arriaga Rojas

(MORENA)

A favor

27336B8030597B8944390333E51F988  
3D344779A4591A321EA0FEC2AA154  
5517FADAF167D25191AE79B1A220C  
04BE86C4552DFD77CD524AB5044B9  
87007F2427



Luis Enrique Martínez Ventura

(PT)

A favor

48FE1B94F4F60DB80AB6B66FCD830  
11E256A6A32F2D5DBB5C919E9A237  
B62454951EFFA37FED496987C9ADF  
1CC14FADBF700B5C221DC5D413B4  
A2B4090138C19



María del Carmen Zúñiga Cuevas

(MORENA)

A favor

DE1EA59CA366E6DF35C202C7382D  
252FE9919938C99A80A9BE056B35D  
883F45BF63AD58A658A24AB661B37  
16511061C983062F26A5E0357B1A57  
E4333C157A95



Mariana Erandi Nassar Pifeyro

(PRI)

A favor

6793F06D8E73ECA703BD9A6EC9A3  
F467D633AD8A421546C066E5E4A9D  
809B7A65E6AE83643650E94DD2F5E  
4AEB3392C4ADA66CB5FA703D344E  
EEA2561AABFDC1

Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad  
LXV

Número de sesión: 20

20 de marzo de 2024

4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



Miguel Humberto Rodarte de Lara

(PAN)

A favor

71DC96026060327AC2EBEE64AD837  
959C435AA91C0FC0F8A8B73BF54D6  
13783000090786B18A31C6887E0B52  
65C81723675A44E5D3998D77EA9A0  
64CE8C507A9



Omar Enrique Castañeda González

(MC)

A favor

5A1B25C5D67F86880A14BBA670A0B  
C98C8082DB07478B158ED97DD1F25  
EB39E2230F8FAD330E1CEA7E4FD0  
4F85E78896AD97AF4D5CFAB816A5A  
B886003426C68



Paulina Aguado Romero

(MC)

A favor

DE90849745FFD9C4EC78EC05197A2  
F512A3D3C177499E93F0FFAD1DD9E  
75EDBAF722F5DDC4A1F9D070A859  
225E59AC5101515649A8EC4F5EA8E  
9887BD74E80F6



Ricardo Aguilar Castillo

(PRI)

A favor

179F21248F179B0A5CC6C62C31916  
E19269D14A692FF71D4392C9576BF  
4947D55627A74072796AA9BBEE131  
AB4A27327BF0DA6391FF54FBA34D8  
B5833A1727F0



Rocio Esmeralda Reza Gallegos

(PAN)

Ausentes

E0E21677D78EB7E111616AB4416406  
C8EF6AEA6EC263CD875EE3B928D9  
2312DD1C6A322432D9A8977371EC6  
92F5C3CC76D80FB905A8D42E6F43B  
59DDCBB23C39



**Vigésima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad  
LXV**

Número de sesion:20

20 de marzo de 2024

**NOMBRE TEMA** 4.1. Que reforma el artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres y el Diputado Gerardo Peña Flores, junto a las y los integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

**INTEGRANTES** Comisión de Movilidad



Santy Montemayor Castillo

(PVEM)

Ausentes

CE6EF0C040703C152C12300233A33  
0A08E422C5BE830E0E04E9B3827DD  
29F7794A8CED74532AA24780E72099  
ECF74580179ED43A3AFD9CCB272E  
A44BD94B419A



Xavier Gonz6lez Ziri6n

(PRI)

Ausentes

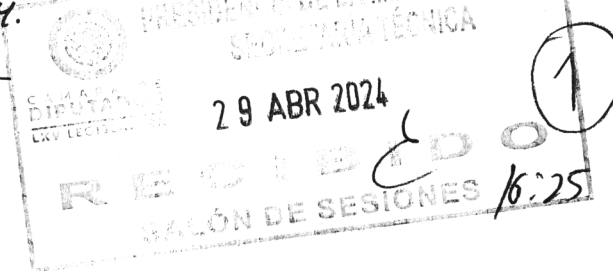
8CF09A6555E225564F585C5C600A8  
E24FDD6934CACEF90BF388AE8137  
F01C425D9635EFE080BA3BD2DEA9  
DFF75A4BC16F3C575CA3F86D047A9  
29A1BAF02189F0

**Total 21**



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA

*cinque motive debate, en votación económica,  
se acepta y se reserva para su votación nominal,  
en conjunto, se emiten: Cuatrocientos nueve votos a pro,  
veinticinco votos en contra. Aprobable por cuatrocientos  
nueve votos, "La Legislatura de la paridad, la inclusión y la diversidad"  
"2023 Año, de Francisco Villa el Revolucionario del Pueblo"  
Abril 29 del 2024.*



Recinto Legislativo de San Lázaro, 29 de abril del 2024

**DIP. MARCELA GUERRA CASTILLO**

Presidenta de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados.

**Presente**

La suscrita Dip. **Georgina Gómez Madrigal** integrante del Grupo Parlamentario del PAN de la LXV Legislatura, del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 109, 110, 111, 112 y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del Pleno de esta Soberanía, reserva mediante la cual **se modifica la fracción XV del artículo 49 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**; para su discusión y votación en lo particular, a efecto de que sea incorporado en el proyecto de mérito:

DICE:	DEBE DECIR:
Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito. ... ... ... I. a XII. ...	Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito. ... ... ... I. a XII. ...
XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables.	XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables.
XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo, y	XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo, y
XV. La prohibición a cualquier persona, conductora y/o pasajero, menor de doce años a viajar en motocicleta.	XV. La prohibición a cualquier persona, conductora y/o pasajero menor de doce años a viajar en motocicleta, <b>cuando no pueda sujetarse por sí mismo a dicho vehículo o cuando no pueda colocar adecuadamente los pies en los estribos o posa pies.</b>



*"La Legislatura de la paridad, la inclusión y la diversidad"*  
*"2023 Año, de Francisco Villa el Revolucionario del Pueblo"*

CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA

DICE:	DEBE DECIR:
<p><b>Transitorios</b></p> <p><b>Primero. ...</b></p> <p><b>Segundo.</b> Los gobiernos de las entidades federativas, sus municipios y alcaldías deberán adecuar su legislación y/o reglamentación conforme el Presente decreto en un plazo máximo de 150 días.</p> <p><b>Tercero. ...</b></p>	<p><b>Transitorios</b></p> <p><b>Primero. ...</b></p> <p><b>Segundo.</b> Las legislaturas estatales deberán adecuar su legislación, en un plazo máximo de 150 días hábiles, a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.</p> <p><b>Tercero. ...</b></p>

ATENTAMENTE

  
Dip. Georgina Gómez Madrigal



C Á M A R A D E  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA

---

**Secretario de Servicios Parlamentarios:** Hugo Christian Rosas de León; **Director General de Crónica y Gaceta Parlamentaria:** Gilberto Becerril Olivares; **Directora del Diario de los Debates:** Eugenia García Gómez; **Jefe del Departamento de Producción del Diario de los Debates:** Oscar Orozco López. Apoyo Documental: **Dirección General de Proceso Legislativo,** José de Jesús Vargas, director. Oficinas de la Dirección del Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión: Palacio Legislativo, avenida Congreso de la Unión 66, edificio E, cuarto nivel, colonia El Parque, delegación Venustiano Carranza, CP 15969. Teléfonos: 5036-0000, extensiones 54039 y 54044. **Página electrónica:** <http://cronica.diputados.gob.mx>