

COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



RECEBIDO  
12 SEP 2023  
12:05 hrs  
SECRETARIA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

OFICIO: HCEO/LXV/CPMyT/AGO06/2023

ASUNTO: SE REMITE DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO

San Raymundo Jalpan, Oaxaca a 12 de septiembre del 2023

RECEBIDO  
12. SEP 2023  
DIRECCIÓN DE APOYO LEGISLATIVO

LIC. JORGE ABRAHAM GONZÁLEZ ILLESCAS  
SECRETARIO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS DEL  
HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA  
PRESENTE

El que suscribe **DIPUTADO NICOLÁS ENRIQUE FERIA ROMERO**, Presidente de la Comisión Permanente de Movilidad y Transportes, de ésta Sexagésima Quinta Legislatura Constitucional del Estado, por este medio expongo.

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 3, fracción V, 63 y 65 fracción XXII del la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Oaxaca; así como de acuerdo con los artículo 3, fracción V, 42 fracción XXII y 64 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Oaxaca y demás correlativos aplicables, solicito enlistar en el orden del día el dictamen siguiente:

- DICTAMEN QUE CONTIENE EL EXPEDIENTE LXV/CPMyT/044/2023, DEL ÍNDICE DE LA COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES DE LA SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA, POR LA QUE SE ADICIONA EL SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 54 DE LA LEY DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE OAXACA.

Lo anterior para el trámite legislativo correspondiente, así como para los efectos legales administrativos y conducentes.

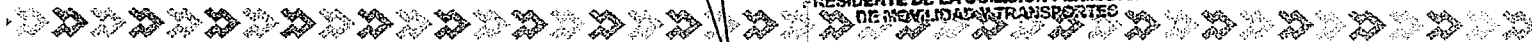
Sin otro particular, le envío un cordial saludo.

ATENTAMENTE


DIPUTADO NICOLÁS ENRIQUE FERIA ROMERO  
PRESIDENTE

COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES  
H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA  
LXV LEGISLATURA



COMISIÓN PERMANENTE DE  
MOVILIDAD Y TRANSPORTES



ASUNTO: DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO

EXPEDIENTE NÚMERO: 044

HONORABLE ASAMBLEA:

El Diputado **NICOLÁS ENRIQUE FERIA ROMERO** Presidente, las y los legisladores **PABLO DÍAZ JIMÉNEZ, REYNA VICTORIA JIMÉNEZ CERVANTES, MARIANA BENITEZ TIBURCIO y SAMUEL GURRIÓN MATÍAS** Integrantes de la Comisión Permanente de Movilidad y Transportes, con fundamento en lo establecido por los artículos 63, 65 fracción XXII, 66 fracción I y V; y 72 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, y 26, 34, y 42 fracción XXII del Reglamento Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, derivado del estudio y análisis de esta Comisión Dictaminadora, sometemos a la consideración de este Honorable Pleno Legislativo el presente **Dictamen con Proyecto de Decreto**, con base en los antecedentes y consideraciones siguientes:

ANTECEDENTES

- a) **PRESENTACIÓN DE LA INICIATIVA.** El veinticuatri de enero del 2023, fue ingresado el oficio sin número, por el Diputado **Elvia Gabriela Pérez López**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, ante la Secretaría de Servicios Parlamentarios de este Honorable Congreso, siendo la siguiente: *"Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona el segundo párrafo al artículo 54 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Oaxaca"*.
- b) **SESIÓN ORDINARIA<sup>1</sup>.** En sesión ordinaria de fecha veinticinco de enero del 2023, las Ciudadanas Diputadas Secretarias de la Mesa Directiva de la Sexagésima Quinta Legislatura Constitucional del Honorable Congreso del Estado, acordaron turnar a la Comisión Permanente de Movilidad y Transportes, para su estudio y dictamen correspondiente la *"Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona el segundo párrafo al artículo 54 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Oaxaca"*, presentada por la Ciudadana Diputada **Elvia Gabriela Pérez López**.

<sup>1</sup> Hecho notorio. Como se advierte en la siguiente liga electrónica de la Gaceta Parlamentaria del Honorable Congreso del Estado de Oaxaca de la sesión ordinaria del día 25 de enero del 2023.  
<https://www.congresooaxaca.gob.mx/docs65.congresooaxaca.gob.mx/gaceta/20230125a/17.pdf>

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



- c) **ACUERDO DE RECEPCIÓN, REGISTRO Y RADICACIÓN DE LA INICIATIVA.** El veintisiete de enero del 2023, el Diputado Presidente de la Comisión Permanente de Movilidad y Transportes tuvo por recepcionado el oficio identificado LXV/A.L./COM.PERM./2197/2023, con su respectivo anexo de fecha veinticuatro de enero del año en curso, suscrito por el Secretario de Servicios Parlamentarios, donde por instrucciones de los Diputados integrantes de la Mesa Directiva de esta Sexagésima Quinta Legislatura del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, para su estudio y dictamen correspondiente, mismo que quedó con el número de expediente 044/2023.

Con base a los antecedentes referidos, ésta Comisión Permanente a través del Presidente convocó a los Diputados y Diputadas integrantes para el estudio y análisis del presente expediente, acordando de conformidad con los siguientes:

### CONSIDERANDOS

**PRIMERO.** El Honorable Congreso del Estado de Oaxaca, es competente para conocer y resolver el presente asunto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59, fracción I, y LV, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca.

**SEGUNDO.** Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 3, fracción XXXVI, 30, fracción I, 63, 65 fracción XXII, 66 fracción I y V; y 72 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, y 26, 34, y 42 fracción XXII, 64, 68, 69, y demás aplicables del Reglamento Interior del Congreso, esta Comisión Permanente de Movilidad y Transportes es competente para conocer y emitir el presente Dictamen, por lo que en ejercicio de sus funciones se avocó al análisis, discusión y dictaminación.

**TERCERO. Estudio y análisis.** La Diputada Elvia Gabriela Pérez López en su iniciativa con proyecto de Decreto manifiesta lo siguiente:

#### a) Descripción

*En nuestro Estado, gran parte de la población ha optado por el uso de motocicletas y vehículos no motorizados para trasladarse, lo anterior toda vez que, resulta ser una alternativa para la solución al congestionamiento vial o por los bajos costos que representa el consumo de combustibles de esos vehículos; es así que, en infinidad de veces al transitar por las calle o avenidas de nuestra ciudad de alta o baja velocidad, es común ver circular un gran número de motocicletas, en las cuales la mayoría de sus conductores como sus*

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



*acompañantes no portan casco o equipo de seguridad que los proteja o les aminore un golpe en caso de algún accidente. Sin embargo, lo más alarmante y preocupante es que, en repetidas ocasiones a los motociclistas, se les ve transportándose acompañados de hasta a cuatro personas incluyendo bebés, niñas, niños y adolescentes, propiciando así conductas que ponen en un inminente peligro la integridad física y la vida, de las personas que viajan en esa modalidad, así como la seguridad jurídica de los demás conductores.*

### b) **Objetivo de la Iniciativa**

*Que se establezcan sanciones para los motociclistas que pongan en riesgo la vida e integridad de las niñas y niños de nuestro [estado], estableciendo que dichas sanciones corresponderán por infracciones a las normas de tránsito y vialidad, para imposición de las mismas la autoridad competente deberá tomar en cuenta, la gravedad de la infracción, el peligro, la reincidencia y las condiciones médicas y psicológicas del infractor tal como lo establecen los artículos 92, 93 y 94 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Oaxaca.*

### c) **Motivos y alcances**

*Es importante destacar que, con la presente iniciativa se pretende prevenir accidentes de tránsito, que en muchas de las ocasiones son originados por las y los motociclistas, en los que se ven involucrados automovilistas, lo que origina daños a terceros, los cuales se traducen en afectaciones patrimoniales y que pone en riesgo la integridad física, la vida y la seguridad jurídica de los involucrados, ya que terceras personas pueden salir afectados de forma colateral cuando un motociclista se accidenta, sin tener una responsabilidad primaria, lo es así ya que al derrapar o caer un motociclista sobre la carpeta asfáltica, este puede ser alcanzado por otro vehículo y ocasionar o agravar el accidente. Ante esa situación también es sustancial proteger la seguridad jurídica de otros conductores, a efecto de que puedan ocasionar algún delito culposos.*

(...)

*Dicho lo anterior es importante realizar acciones que coadyuven a prevenir y eliminar las conductas que representen algún tipo de riesgo para los niños, niñas y adolescentes. Atender el derecho a la*

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



*movilidad y accesibilidad al libre tránsito que tienen las infancias, es garantizar el principio del interés superior de la niñez, en concordancia con sus derechos establecidos en los artículos 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 12 de la Particular del Estado, en los que se establecen que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, comodidad y calidad, para lo cual las autoridades adoptarán las medidas necesarias para asegurar el ejercicio de este derecho.*

### d) Resumen

La propuesta de la legisladora, propone adicionar el segundo párrafo, para establecer como prohibición y sanción: cuando la persona conductora de la motocicleta transporte mayor número de personas que el señalado por el fabricante, o circule con menores de 10 años como acompañantes en las vías primarias, de acceso controlado, vías rápidas o en las autopistas urbanas, aplicando las sanciones estipuladas en los artículos 92 y 93 de la misma Ley, sujetas a la gravedad, el peligro, la reincidencia y las condiciones médicas y psicológicas del infractor.

### CUARTO.- ARGUMENTOS DE LA LEGISLADORA PROPONENTE, QUE SUSTENTAN LA INICIATIVA

*La calidad de vida de una sociedad necesita múltiples factores que determinan la convivencia desde el punto de vista social, económico y político; los cuales no solo dependen de la gestión pública y de los órganos competentes encargados de impartir justicia, sino también de la ciudadanía quien, tiene en papel fundamental en el cumplimiento de las normas jurídicas.*

*Cualquier individuo requiere de ordenamientos jurídicos que normen su convivencia, con el fin de mantener el orden y la paz pública en la sociedad donde cohabitan. En tal sentido, como es de explorado derecho las normas jurídicas se caracterizan por ser coercibles, externas, heterónomas, bilaterales e imperativas, las cuales tienen como finalidad regular la conducta de un individuo con los demás, con el fin de organizar la vida social.*

*Se llama "ley" aquella regla de conducta dictada o promulgada por un poder legítimo, con el objeto de regular la conducta humana por medio de una, autorización o prohibición. La ley, contiene diversas características como son, la Obligatoriedad, Impersonal, Abstracta, Permanente, Irretroactiva, General y Coercitivas, distinguiéndose de las normas, por su coercitividad.*

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



Hans Kelsen, señala a la "coerción como un principio a priori unificador de los diferentes elementos que concurren a integrar el concepto del derecho"; dicho lo anterior, se puede concluir, por coerción, a la circunstancia de que toda norma jurídica, para ser tal, debe establecer una "sanción", o lo que es lo mismo, debe existir un enlace entre una consecuencia jurídica y un determinado supuesto. La consecuencia jurídica establece, un efecto no deseado, que sólo puede ser aplicada cuando no se logra evitar el incumplimiento del deber jurídico. Entonces, la sanción nace frente al no cumplimiento de un deber jurídico.

El individuo no siempre actúa acorde a las normas jurídicas, y bajo este supuesto, el derecho establece consecuencias jurídicas, en donde los elementos de estas consecuencias son: el hecho ilícito y sanción.

La sanción, puede ser definida como "la consecuencia jurídica que el incumplimiento de un deber produce en relación con el obligado" (Eduardo García Máynez), encargada de corregir el desequilibrio producido en el ordenamiento jurídico por la presencia de una debilidad en sus normas.

Las leyes que prohíben y no sancionan, son leyes imperfectas, ya que carecen de una sanción a la conducta. Para brindar certeza y seguridad jurídica a los ciudadanos es necesario que las leyes prohibitivas contengan una sanción, con el fin de desincentivar conductas que pongan en riesgo a la población, en el caso particular de los niños, niñas y adolescentes.

Las leyes deben ser factores para la construcción de una sociedad que busca garantizar y proteger los derechos humanos de sus ciudadanos. Derivado de lo anterior, es importante y necesario sancionar conductas que atentan contra la vida, la integridad de los niños, niñas y adolescentes de nuestro estado.

No es óbice precisar, que de conformidad a lo dispuesto en el artículo 12 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, "Toda persona tiene derecho a la **movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, comodidad, igualdad y calidad**". No obstante, también se deberá conceder prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se promoverá una cultura de movilidad sustentable.

En consecuencia, debemos coadyuvar para propiciar a la ciudadanía, las mejores condiciones de movilidad, que garanticen el cuidado del bien jurídico de mayor valor como lo es la vida, máxime tratándose de las niñas y niños.

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



*"Las niñas y niños, tienen el derecho a viajar en condiciones de seguridad y con la garantía de poder llegar íntegramente a casa, o su destino". Por lo tanto, es necesario realizar acciones que coadyuven a erradicar los números de accidentes en los que se ven involucrados niñas, niños y adolescentes por ser transportados en vehículos motorizados y no motorizados, sin las medidas de seguridad adecuadas que conlleva a diversas lesiones y ponen en peligro su vida. Y en caso de incumplimiento a la prohibición de transportar a las niñas, niños, y adolescentes en vehículos motorizados y no motorizados, debe sancionarse conforme a lo establecido en los artículos 92 y 93 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Oaxaca.*

*La Declaración Universal de los Derechos Humanos en su artículo 3 establece que, todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona e integridad personal<sup>2</sup>.*

*En el mundo existen 2,200 millones de niñas y niños, los cuales la mayoría vive en países en vías de desarrollo. Los niños conforman el 27.5% de la población mundial, por lo tanto, al igual que cualquier persona tienen derechos, los cuales deben ejercer plenamente<sup>3</sup>.*

*Por lo anterior, cobra importante lo expresamente señalado en la declaración de cita, lo es así ya que, claramente se establece que todos los individuos gozan y tienen el derecho a la seguridad en su persona e integridad, es decir, no existe ni debe existir una distinción para el ejercicio y disfrute de ese derecho, y menos basada en las edades de las personas.*

*Por otra parte, la Convención sobre los Derechos del Niño, de la cual estado mexicano es parte, dispone en su artículo 3, punto 2 que:*

*Los Estados Partes, se comprometen a asegurar al niño la protección y el cuidado que sean necesarios para su bienestar, teniendo en cuenta los derechos y deberes de sus padres, tutores u otras personas responsables de él ante la ley y, con ese fin, tomarán todas las medidas legislativas y administrativas adecuadas<sup>4</sup>.*

<sup>2</sup> Comisión de Derechos Humanos. (1948). Declaración Universal de los Derechos Humanos. <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

<sup>3</sup> Humanium. (s.f). La situación de los derechos del niño en el mundo, por país. <https://www.humanium.org/es/paises/#:~:text=Al%20d%C3%ADa%20de%20hoy%2C%20hay,pa%C3%ADses%20en%20v%C3%ADas%20de%20desarrollo.>

<sup>4</sup> Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. (1990). Convención sobre los Derechos del Niño. <https://www.ohchr.org/es/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-child>

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



**Así mismo la Convención de los Derechos del Niño, aprobada por la ONU en 1989 establece en su artículo 4 párrafo 1 que:**

**"...en todas las medidas concernientes a los niños que tomen las instituciones públicas o privadas de bienestar social, los tribunales, las autoridades administrativas o los órganos legislativos, una consideración primordial a que se atenderá será el interés superior del niño<sup>5</sup>"**

**Nuestro país, al suscribir diversos convenios en materia internacional para garantizar y proteger interés superior del niño, tiene la obligación de propiciar el ambiente necesario y adecuado a efecto de proteger la vida y la integridad de las niñas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en la **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la cual de manera muy precisa en su artículo 4 párrafo noveno y décimo establece que:****

**"En todas las decisiones y actuaciones del Estado se velará y cumplirá con el principio del interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos. Los niños y las niñas tienen derecho a la satisfacción de sus necesidades de alimentación, salud, educación y sano esparcimiento para su desarrollo integral. Este principio deberá guiar el diseño, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas dirigidas a la niñez<sup>6</sup>".**

[...]

**La Constitución Política Local, dispone en su artículo 12 que, las niñas, niños, adolescentes y jóvenes, tienen derecho a la vida sana, a la integridad física y emocional, a la identidad, a la protección integral, a una vida libre de violencia, a la salud, a la alimentación, a la educación, a la diversión y a llevar una vida digna e intercultural, con perspectiva de género, en condiciones de no discriminación, no subordinación y trato igualitario, para lo cual el Estado deberá velar y cumplir con el principio del interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos. Asimismo, expedirá leyes y normas para garantizar los derechos de las niñas, niños y adolescentes, para satisfacer sus necesidades y evitar la violencia, su explotación y trata.**

<sup>5</sup> Comisión Nacional de los Derechos Humanos. (s.f). Interés superior de la niñez.  
<https://www.cndh.org.mx/pagina/material-de-difusion>

<sup>6</sup> Comisión Nacional de los Derechos Humanos. (s.f). Interés superior de la niñez.  
<https://www.cndh.org.mx/pagina/material-de-difusion>



## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



*El interés superior de la niñez es y debe ser, una consideración primordial, la cual reconoce el derecho de todas las niñas, niños y adolescentes a ser considerados con la debida prioridad en las acciones o decisiones que les afecten en lo individual o en grupo, siendo una obligación de instancias públicas y privadas de tomar dicho principio como base en las medidas que adopten e impacten a este grupo poblacional.<sup>7</sup>*

*Por lo anterior se concluye que, es necesario priorizar el interés superior de la niñez, su vida e integridad, siendo responsabilidad y obligación no solo de quienes ejerzan los derechos de representación frente al menor, sino también el de las autoridades jurisdiccionales y administrativas.*

*Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), también conocidos como Objetivos Globales, fueron adoptados por las Naciones Unidas, como un llamado universal a la acción para acabar con la pobreza, proteger el planeta y garantizar que, en el 2030, todas las personas disfruten de paz y prosperidad, sin discriminación alguna<sup>8</sup>.*

*La agenda 2030, para el desarrollo sostenible, en su objetivo número 3 denominado "**Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades**", tenía como meta 3.6: que para el año 2020, se debía reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo<sup>9</sup>; reconociendo así la importancia de trabajar para prevenir todo tipo de lesiones causadas por el tráfico, y el transporte vial. Aunque la meta fue para el año 2020, no significa que no se siga trabajando en este ámbito, debemos seguir construyendo estrategias para reducir lo más posible las posibilidades de que niñas, niños y adolescentes sufran lesiones causadas por el tráfico y los transportes motorizados.*

*El "Informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños" realizado por la OMS, UNICEF y la OPS menciona que, la primera causa de mortalidad en las Américas entre personas de 5 a 14 años, es el traumatismo causado por el tránsito<sup>10</sup>.*

<sup>7</sup> Secretaría de Gobernación. (2016). 5 claves para entender qué es el #InterésSuperior de la niñez. <https://www.gob.mx/segob/articulos/5-claves-para-entender-que-es-el-interessuperior-de-la-ninez>

<sup>8</sup> Organización de las Naciones Unidas. (2015). <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/#:~:text=Los%20Objetivos%20de%20desarrollo%20sostenible%20son%20el%20plan%20maestro%20para%20para%20paz%20y%20la%20justicia.>

<sup>9</sup> ONU. (s.f). Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/health/>

<sup>10</sup> Organización Mundial de la Salud. (2012). Informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños. [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/77762/WHO\\_NMH\\_VIP08.01\\_spa.pdf;jsessionid=821D823B293FA9C8F75CFFF3E66CD061?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/77762/WHO_NMH_VIP08.01_spa.pdf;jsessionid=821D823B293FA9C8F75CFFF3E66CD061?sequence=1)

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



*El dolor por la muerte de un niño es inmenso, más aún cuando se presenta de manera inesperada a consecuencia de un accidente de tránsito. De acuerdo a la "Organización Mundial de la Salud", cada día se podrían evitar 1, 000 defunciones de niños en el mundo mediante acciones de probada eficacia para la prevención; aunado a lo anterior, por cada niño que muere a causa de un accidente, muchos más quedan con discapacidades para toda la vida". En lo que concierne a los niños que sobreviven a lesiones, la necesidad de atención y rehabilitación.*

*Cada año mueren 830,000 niños menores de 18 años por lesiones no intencionales y el 95% de las lesiones en los niños suceden en países de ingresos bajos y medianos. Los países de ingresos altos han reducido hasta el 50% la mortalidad por lesiones en la niñez, mediante estrategias multisectoriales e integrales para la prevención de lesiones en los niños, niñas y adolescentes<sup>6</sup>.*

*De acuerdo al Gobierno de México, hasta abril de 2022 residían **130 millones 118 mil 356 habitantes**, de los cuales, **las niñas y niños de 0 a 17 años**, representan el **30.2%**, y se distribuyen en **49.1 % de mujeres y 50.9 % de hombres**. Las niñas y niños de 0 a 11 representa el **20% del total de la población**, de la cual **49.3 % es población menor de cinco años y 50.7 % tienen entre 6 y 11 años<sup>11</sup>.***

*En el año 2021, el número de accidentes no mortales de tránsito terrestre registrados en toda la República Mexicana fue de 82,466<sup>12</sup>; mientras que, en Oaxaca, la cifra fue de 1,351<sup>13</sup>.*

*Las diversas modalidades de los medios de transporte permiten el traslado de personas de un lugar a otro, representado un papel importante en la economía de nuestro país y de todas las naciones. Son máquinas que nos facilitan ir a la escuela, al trabajo, al hogar, visitar a nuestros familiares y amigos; y viajar de una ciudad a otra o de un país a otro.*

*En la actualidad uno de los transportes más populares en el mundo es la **motocicleta**, cada vez son más las personas que las eligen para uso diario, es por ello que se pueden ver tanto en grandes como en pequeñas ciudades y pueblos; es así que representa un vehículo*

<sup>11</sup> Gobierno de México. (2022, 29 de abril). Día de la niña y el niño.

<https://www.gob.mx/conapo/articulos/dia-de-la-nina-y-el-nino-300594#:~:text=En%202022%5B1%5D%2C%20en,50.9%20por%20ciento%20de%20hombres%20>

<sup>12</sup> Instituto de Geografía y Estadística. (2021). Accidentes de tránsito.

[https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=ATUS\\_3&bd=ATUS&idrt=168&opc=t](https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=ATUS_3&bd=ATUS&idrt=168&opc=t)

<sup>13</sup> Instituto de Geografía y Estadística. (2021). Accidentes de tránsito Oaxaca.

[https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=ATUS\\_3&bd=ATUS&idrt=168&opc=t](https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=ATUS_3&bd=ATUS&idrt=168&opc=t)

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



y también una herramienta de trabajo. Sin embargo, las motocicletas por su tamaño y diseño, son menos estables y visibles que otros vehículos en la carretera.

Las motocicletas resultan ser más útiles para el desplazamiento ágil ante el excesivo tránsito; sin embargo, **estos vehículos no garantizan una seguridad**, ni mucho menos una comodidad ya que tiene asientos y espacios de uso limitado, lo que ponen en muchas de las ocasiones en riesgo la integridad física del conductor y del acompañante.

Es así que un accidente de motocicleta, puede resultar con consecuencias más graves debido a la velocidad y a su diseño abierto. Las motocicletas no brindan a sus usuarios una adecuada protección por lo que eminentemente se pone en mayor riesgo a los motociclistas y a sus acompañantes en el momento de un accidente.

Por ello es importante mencionar algunos factores que incrementan el riesgo de lesiones y de fatalidades en un accidente de motocicleta como:<sup>14</sup>

- El no usar o usar incorrectamente los cascos.
- Manejar con un número mayor de acompañantes que, el establecido por el fabricante del vehículo.
- Manejar a exceso de velocidad.
- Debilidad en el reconocimiento visual, debido a la velocidad con que se conduce,
- No existe una adecuada protección entre el conductor y la carretera.
- No existe una correcta división de carril para la motocicleta, ni señalita adecuada.
- Las motocicletas no proveen una buena estabilidad, por sí misma; por lo que la destreza del operador de la moto y nivel de habilidad del conductor resultan ser de suma importancia para prevenir un accidente.

De acuerdo al INEGI en la **"Estadísticas de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas"**, en el año 2019 las colisiones con motocicletas ocuparon el tercer lugar en víctimas muertas por accidentes de tránsito<sup>15</sup>.

El hacer el uso de unidades motorizadas o no motorizadas, en las que el acompañante no pueda respaldarse o sujetarse de alguna parte del vehículo, en caso de accidente las lesiones más frecuentes son las fracturas, siendo las piernas la zona del cuerpo más afectada debido que la seguridad de estas unidades es limitada. Por lo anterior, es necesario mencionar que los accidentes más frecuentes son los que sufren los

<sup>14</sup> <https://www.losdefensores.com/recursos/accidente-auto/accidentes-motocicletas/>

<sup>15</sup> Instituto Nacional de Geografía y Estadística. (2019). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. <https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/>

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



*motociclistas, que tiene como consecuencia diversas lesiones que pueden poner en peligro la integridad física y la vida misma.<sup>16</sup>*

- Lesiones en la cabeza.
- Lesiones de la médula espinal.
- Latigazo cervical.
- Lesiones en el cuello.
- Huesos rotos.
- Daño en los órganos internos.
- Lesiones cerebrales.
- Hemorragia interna.
- Quemaduras.
- Erupción cutánea.
- cortadas y hematomas.

*Aunado a este tipo de lesiones y accidentes que se dan de manera recurrente; están relacionados los excesos de velocidad y la falta de pericia por parte de los conductores de este tipo de unidades motorizadas. Por lo que, poseer un vehículo motorizado o no motorizado como, por ejemplo, la motocicleta o bicicleta las cuales se caracterizan por contar con dos ruedas; esta condición requiere una buena coordinación, destreza y equilibrio por parte del conductor, para evitar poner en riesgo su vida y la de sus acompañantes ante un accidente.*

*Derivado de lo anterior y toda vez que, ya se especificaron las ventajas y desventajas del uso de los vehículos motorizados y no motorizados como lo son las motocicletas y las bicicletas; señaló que no estoy en contra del uso de esos medios de transporte, sin embargo, es importante preponderar el bien jurídico de mayor valor, como lo es, la vida e integridad de las niñas, niños y adolescentes, sobre el derecho a la libre movilidad y tránsito.*

*La secretaria de Salud Federal, elaboró el Programa de Acción Específico, Atención a la Salud de la Infancia 2020-2024 en la cual advirtió que los accidentes como eventos fortuitos, son predecibles y, por lo tanto, prevenibles, además constituyen un importante problema de salud pública en población infantil debido a lesiones severas, discapacidad y muerte. Los accidentes son la tercera causa de muerte en menores de un año. En el grupo etario de 1 a 9 años y los accidentes fueron la primera causa de defunción, en niñas y niños de 5 a 9 años los accidentes representaron un 70% de las defunciones<sup>17</sup>.*

<sup>16</sup> <https://www.abogadocontigo.com/blog/los-12-peligros-que-sufren-los-motociclistas-en-la-carretera/>

<sup>17</sup> Gobierno de México. (2022, 04 de julio). Programas de Acción Específicos 2020 2024. <https://www.gob.mx/salud/documentos/programa-de-accion-especificao>

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



*Ver a los menores viajar en motocicleta, en condiciones que ponen en riesgo su integridad física o la vida, es un hecho muy cotidiano en diferentes calles de nuestro estado. En estos casos es frecuente observar a adultos trasladándose con niñas y niños como acompañantes. Es así que esa conducta en innumerables ocasiones es por la falta de responsabilidad de las madres, padres o tutores, que no toman en cuenta las consecuencias al realizar dicha conducta, aunado a que pasan por alto las medidas mínimas de seguridad, toda vez que:*

- No utilizan casco.
- Los menores viajan entre el manubrio y el conductor.
- Por la corta edad de los menores, no alcanzan a llegar al estribo de la motocicleta.
- El menor no tiene de donde sujetarse o respaldarse.
- Exceden la capacidad de ocupantes. (viajan hasta 4 personas).

No pasa desapercibido que, la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Oaxaca, dispone que:

Artículo 53. Los conductores de motocicletas tendrán las siguientes obligaciones:

II. Sólo podrán viajar además del conductor, un acompañante, el cual también deberá utilizar casco exigido para el conductor;

Artículo 54. Se prohíbe a los motociclistas:

IV. Transportar mayor número de personas que el señalado por el fabricante de la motocicleta;

V. Transportar personas fuera de los lugares y asientos diseñados por el fabricante de motocicletas;

De conformidad al artículo 264 del Código Familiar para el Estado de Oaxaca, mismo que establece que la patria potestad, es un conjunto de derechos y deberes, lo cual **obliga al tutor la atención a la protección de sus hijos e hijas menores de edad**, favoreciendo el desarrollo integral atendiendo al **interés superior de la infancia**, es así que es importante precisar que la conducta de trasladar a los menores en motocicletas evidentemente incumple con la obligación de ofrecer una movilidad segura a las niñas, niños y adolescentes.

Es así que, por las conductas antes descritas y que notoriamente incumplen con las disposiciones de diversas leyes, **no es correcto que las y los menores viajen en**

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



*condiciones de inseguridad. Lo es así que ya que, al utilizar el freno inesperadamente, acelerones, frenadas bruscas, alcance o colisión con otro vehiculó de mayores dimensiones que las de una motocicleta; la niña o niño tendrán menores posibilidades de sujetarse con fuerza de algún punto de apoyo de la unidad, enfatizando más el peligro si no cuenta con un respaldo que le permita mayor estabilidad.*

*Destaca que, en los últimos años en todas las ciudades del mundo y en particular en nuestro Estado ha existido un crecimiento poblacional y expansión sin estrategia clara y eficaz en materia de seguridad pública y movilidad, lo que ha generado obstáculos para la movilidad y la accesibilidad de los ciudadanos, de las niñas, niños y adolescentes; derivado de lo anterior también concurrentemente han incremento los índices de accidentes en los que infantes y adolescentes han perdido la vida o han sufrido lesiones a largo plazo, siendo menoscabado el interés superior del niño.*

*De acuerdo al INEGI, en 2020, en Oaxaca vivían 1, 225,319 niñas y niños de 0 a 15 años, los cuales representan el 30 % de la población de nuestra entidad. Las vidas de las niñas, niños y adolescentes importan, y debemos trabajar para asegurarles una vida libre de todo tipo de lesiones, incluyendo las causadas por transportes motorizados como lo son las motocicletas<sup>18</sup>.*

*No tenemos que esperar a que sucedan más accidentes en el que un menor de edad pierda la vida o quede lesionado de manera que este pueda impedir su desarrollo pleno, es así que debemos actuar ahora.*

*Con gran respeto a las víctimas, familiares y deudos, mencionare algunos de los accidentes que han ocurrido, para entender e ilustrar la importancia de lo propuesto:*

- El 6 de julio de 2022, un joven de 17 años perdió la vida luego de sufrir un choque en su motocicleta, su hermano de 8 años resultó lesionado. Estos hechos sucedieron en Nazareno Etla, Oaxaca.<sup>19</sup>*
- El 26 de julio de 2022, dos adolescentes de 14 y 16 años perdieron la vida tras un accidente de motocicleta, en el municipio de San Cristóbal Amatlán, Oaxaca<sup>20</sup>.*

<sup>18</sup> Instituto Nacional de Geografía y Estadística. (2020). Población Oaxaca.

<https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/oax/poblacion/comotu.aspx?tema=me&e=20>

<sup>19</sup> Pérez, J. (2022, 6 de julio). Fallece menor en accidente de moto, hermano sigue grave. El Imparcial. <https://imparcialoaxaca.mx/policiaca/673041/tragedia-de-motociclistas-en-nazareno-etla/>

<sup>20</sup> El Piñero. (2022, 26 de julio). Oaxaca: En trágico accidente de motocicleta, mueren dos menores de edad en Amatlán. <https://www.elpinero.mx/oaxaca-en-tragico-accidente-de-motocicleta-mueren-dos-menores-de-edad-en-amatlan/>



## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES

- El 29 de octubre de 2021, un menor de 13 años resultó con lesiones al chocar la motocicleta en la cual se trasladaba, entre la calle de Libres en el centro de la ciudad de Oaxaca<sup>21</sup>.
- El 23 de enero de 2020, joven de 15 años perdió la vida al impactar su motocicleta contra un vehículo. Este accidente sucedió en San Pedro Ixtlahuaca, Oaxaca<sup>22</sup>.
- El 02 de septiembre de 2022, padre y madre llevaban a su hija en una motocicleta la cual se accidentó contra un tráiler, en este accidente perdieron la vida, una persona de 36 años y la niña de 6 años. Veracruz<sup>23</sup>.

Así como estos accidentes, existen muchos más, pero los menores que han perdido la vida o han quedado con lesiones no son simples cifras capturadas en informes o estadísticas, son vidas, son niñas, niños que tenían sueños, anhelos, los cuales no podrán cumplir o no lo harán plenamente al haber faltado al interés superior de la niñez.

De acuerdo con la información disponible por el INEGI, en el 2021 en nuestro estado se registraron 892,937 mil vehículos de motor en circulación<sup>24</sup>. Por ello es necesario legislar a favor de las niñas, niños de nuestro de Estado.

Los tres niveles de gobierno, y principalmente las padres, padres o tutores deben de realizar acciones que coadyuven a prevenir y eliminar las conductas que representen algún tipo riesgo en la movilidad de las niñas, niños y adolescentes que son transportados en vehículos motorizados y no motorizados; por medio de políticas públicas en materia de seguridad vial y derecho a la movilidad de las infancias.

Las lesiones, los accidentes y las pérdidas humanas que consternan a la ciudadanía, por tratarse de niñas y niños, se pueden prevenir. Por ello esta iniciativa propone, sancionar a las y los motociclistas que, circulen con menores de 10 años como acompañantes, en las vías primarias de acceso controlado, vías rápidas o en las autopistas urbanas; y a quienes transporten a un número mayor de personas que el señalado por el fabricante de la motocicleta; lo anterior, con la finalidad de garantizar una movilidad segura y no poner en

<sup>21</sup> Martínez, T. (2021, 29 de octubre). Menor de 13 años, lesionado tras choque en el centro de Oaxaca. <https://www.nvnoticias.com/roja/accidentes/menor-de-13-anos-lesionado-tras-choque-en-el-centro-de-oaxaca/120550>

<sup>22</sup> GPS Noticias. (2020, 23 de enero). Menor de edad muere tras impactar su motocicleta contra vehículo #Oaxaca. <https://www.gpsnoticias.com.mx/2020/01/menor-de-edad-muere-tras-impactar-su-motocicleta-contra-vehiculo-oaxaca/>

<sup>23</sup> Tabal, I. (20229). Tráiler mata a niña de 6 años y su papá cuando iban a la escuela en Veracruz. <https://lasillarota.com/veracruz/local/2022/9/2/trailer-mata-nina-de-anos-su-papa-cuando-iban-la-escuela-en-veracruz-390929.html>

<sup>24</sup> INEGI. (s.f). Vehículos de motor registrados en circulación. [https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general\\_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c](https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c)

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



riesgo la integridad personal de las niñas y niños. Es responsabilidad del padre, o tutor a cargo, cuidar y proteger la salud física de los infantes, para que ellos puedan vivir y desarrollarse plenamente.

Como legisladoras y legisladores tenemos la obligación de **tutelar el derecho a la vida, a la supervivencia y al desarrollo de las niñas, niños y adolescentes de nuestra identidad oaxaqueña**, los cuales están previstos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los Tratados Internacionales, en la Convención sobre los Derechos del Niño y en la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes.

Debemos todas y todos, propiciar condiciones de movilidad seguras, sin que tengan que sufrir algún daño a su integridad física, garantizando en todo momento el principio de interés superior de la niñez, para lograrlo implica sumar esfuerzos coordinados con la sociedad, los tres niveles de gobierno y quienes ejerzan la patria potestad, para que cambien su visión y estructura de políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, que garanticen en su caso, la seguridad en la movilidad y libre tránsito de niños, niñas y adolescentes en concordancia con el artículo 12 de la Constitución Política Local, que establece que las niñas, niños y adolescentes tienen derecho al cuidado de su integridad física; no es una tarea fácil; implica redoblar esfuerzos y acciones enfocadas a la movilidad segura de los infantes, para propiciar que se pondere el bien jurídico de mayor valor, es decir, la vida e integridad de las niñas, niños y adolescentes al ser transportados en condiciones de movilidad seguras.

Coadyuvándose el cumplimiento del artículo 46 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en el que establece que las niñas, niños y adolescentes tienen derecho a vivir una vida libre de toda forma de violencia y a que se resguarde su integridad personal, a fin de lograr las mejores condiciones de bienestar; del artículo 47, fracción I que indica que las autoridades en sus respectivas competencias están obligadas a tomar las medidas necesarias para prevenir, **atender y sancionar** los casos en que las niñas, niños y adolescentes se vean afectados por el **descuido, negligencia**, abandono o abuso físico; y del artículo 103, fracción VIII que indica como parte de las **obligaciones** de quien ejerce la patria potestad, tutela o guarda y custodia, en proporción a su responsabilidad, **el abstenerse de cualquier atentado contra la integridad física, psicológica o actos que menoscaben su desarrollo integral.**

Por lo tanto, es necesario realizar acciones que coadyuven a erradicar los números de accidentes en los que se ven involucrados niñas, niños y adolescentes por ser transportados en vehículos motorizados, sin las medidas de seguridad adecuadas que en caso de sufrir algún accidente pueden ocasionar diversas lesiones y poner en peligro su vida.





## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES

*Por lo expuesto, es importante que este Congreso del Estado, adopte las medidas necesarias para establecer condiciones seguras en la movilidad de las infancias, orientadas a prevenir, sancionar y erradicar las acciones que ponen en riesgo la vida e integridad física de las niñas, niños al ser trasladados en vehículos motorizados en condiciones de inseguridad, con la finalidad de propiciar el desarrollo integral, que pondere el interés superior de la infancia, propiciando el derecho a la movilidad para que todas las niñas, niños y adolescentes puedan vivir de manera plena.*

**Aunado a lo anterior, la presente iniciativa resulta viable toda vez que:**

- No es contraria a derecho.
- Vela por el cumplimiento del principio del interés superior de la niñez, establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales de los cuales el Estado mexicano es parte.
- Protege y garantiza el derecho de a una movilidad segura a niñas y niños en concordancia al respeto y observancia de las garantías individuales y al principio superior de la niñez.
- Prevé accidentes de tránsito donde se involucren niñas y niños.

### QUINTO. CONTENIDO DEL TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

#### LEY DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE OAXACA

| TEXTO VIGENTE                                | TEXTO PROPUESTO  |
|--|--|
| Artículo 54. Se prohíbe a los motociclistas: | Artículo 54. . . .   |
| I a la XII. . . .                            | I a la XII. . . .  |
| <b>SIN CORRELATIVO</b>                       | Quando el conductor de la motocicleta infrinja las fracciones IV y X de este artículo, será sancionado en términos del artículo 92 y 93 de esta Ley. |

#### DECRETO:

**ÚNICO.** Se adiciona el segundo párrafo al artículo 54 Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Oaxaca

Artículo 54. . . .

I a la XII. . . .

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



*Cuando el conductor de la motocicleta infrinja las fracciones IV y X de este artículo, será sancionado en términos del artículo 92 y 93 de esta Ley.*

### TRANSITORIOS:

**PRIMERO.** *Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca y en la Gaceta Parlamentaria del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca.*

**SEGUNDO.** *El presente Decreto entrará en vigor a partir del día de su publicación, en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca.*

**SEXTO.** De acuerdo a los Antecedentes, y argumentos que sustentan la iniciativa, los fundamentos normativos y legales citados, de conformidad con nuestra facultad y obligación legal, las y los diputados integrantes de ésta Comisión Dictaminadora, **considera procedente** la presente iniciativa con Proyecto de Decreto.

Tal y como ya se ha hecho el análisis correspondiente en el resumen del Considerando tercero: La propuesta de la legisladora, propone adicionar el segundo párrafo, para establecer como prohibición y sanción: cuando la persona conductora de la motocicleta transporte mayor número de personas que el señalado por el fabricante, o circule con menores de 10 años como acompañantes en las vías primarias, de acceso controlado, vías rápidas o en las autopistas urbanas, aplicando las sanciones estipuladas en los artículos 92 y 93 de la misma Ley, sujetas a la gravedad, el peligro, la reincidencia y las condiciones médicas y psicológicas del infractor.

La legisladora realiza un repaso estadístico y normativo para justificar la importancia y necesidad de ésta adición. Sostiene que los accidentes viales se han convertido en nuestro país, y nuestra entidad no escapa, en una de las principales causas de muerte, lo que obliga a nuestra sociedad a regularse bajo criterios que se conjuguen de arriba hacia abajo y viceversa, en términos normativos, para que se atienda de forma integral y así poder garantizar el derecho humano a la movilidad, pero sobre todo que la movilidad sea con la seguridad vial para evitar pérdidas humanas, sobre todo la infancia que está tan expuesta en el caso citado.

Con la reforma constitucional de diciembre del 2020, con sus modificaciones al artículo 4 y 73 de nuestra Carta Magna, las y los legisladores colocaron al centro a la persona con su derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, estipulando además, que el Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar el

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



derecho a la movilidad.

Destaca la seguridad vial y la consideración de diferentes acciones, estrategias y elementos para su cumplimiento, para considerar las auditorías de seguridad vial, los dispositivos de seguridad, la educación vial, las externalidades y los **factores de riesgo**, el impacto de movilidad.

El 18 de diciembre del 2020, se publicó el Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial: fracción XXIX-C del artículo 73; el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, y el párrafo segundo del apartado C del artículo 122, y se adiciona un último párrafo al artículo 4º, que de manera literal plantea:

### Artículo 4º.

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

Dicho proceso legislativo federal dio lugar a la creación de la Ley General de Movilidad y seguridad vial, que tiene como objetivos:

I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;

II. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Establecer la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación, de conformidad con lo establecido en el artículo 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

IV. Establecer las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;

V. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

VI. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;

VII. Definir la jerarquía de la movilidad y 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;

VIII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;

IX. Establecer los 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, y

X. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

La LGMSV establece que la movilidad y la seguridad vial son materias concurrentes, es decir, que las autoridades de todos los órdenes de gobierno tendrán competencias en alguna de las dimensiones del fenómeno de la movilidad y seguridad vial.

Concretamente en lo que respecta a las motocicletas, la LGMSV, entre otros plantea.

- Homologar los criterios de regulación en los distintos municipios;
  - Expedición de licencias, considerando el tipo de motocicleta.
  - Seguridad: buenas prácticas y disminución de factores de riesgo;
  - Información: alimentar sistema de datos que facilite las decisiones.
- Acciones concretas:**
- Educación y formación, Concienciación
  - Vigilancia y control, Normativa
  - Vehículos más seguros, Infraestructuras más seguras.
  - Formación sobre los riesgos derivados del trabajo, Buen estado del vehículo, Equipamiento

## COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES



- Más y mejor información sobre la siniestrabilidad de las motocicletas, mejor atención a víctimas.

Además, en la LGMSV artículo 3º, fracción XLVI, define a la Seguridad vial como:

"XLVI. Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito".

Las y los integrantes de ésta Comisión dictaminadora, consideramos que con esta modificación a la Ley de Tránsito de nuestro estado, se estaría avanzando con lo que estipula la norma antes descrita de la LGMSV.

Así también con el artículo 12 de nuestra Constitución Local, que establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, comodidad, igualdad y calidad. Se concederá prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se promoverá la movilidad sustentable.

**SEPTIMO.** Por lo expuesto y fundado previamente esta Comisión Dictaminadora emite el siguiente.

### DICTAMEN

Las y los Diputados integrantes de la Comisión de Movilidad y Transportes, de esta Sexagésima Quinta Legislatura del Honorable Congreso del Estado libre y Soberano de Oaxaca, aprueba la iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se adiciona el segundo párrafo al artículo 54 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Oaxaca.

En mérito de lo expuesto y fundado, esta Comisión Permanente de Movilidad y Transportes somete a la consideración del Honorable Pleno Legislativo el siguiente proyecto de:

### DECRETO

**ÚNICO.** Se adiciona el segundo párrafo al artículo 54 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Oaxaca, para quedar como sigue:

Artículo 54. . . .

I a la XII. . . .

Cuando el conductor de la motocicleta infrinja las fracciones IV y X de este artículo, será sancionado en términos del artículo 92 y 93 de esta Ley.

**COMISIÓN PERMANENTE DE  
MOVILIDAD Y TRANSPORTES**



**TRANSITORIOS**

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

**SEGUNDO.** El Poder Ejecutivo del Estado y las autoridades municipales contarán con 60 días naturales a partir de la publicación del presente decreto para adecuar sus reglamentos de tránsito conforme a lo aquí dispuesto.

Dado en el salón de sesiones del Honorable Congreso del Estado de Oaxaca, en San Raymundo Jalpan, Oaxaca, a los SEIS días del mes de SEPTIEMBRE de dos mil veintitres.

**COMISIÓN PERMANENTE DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES**



**DIP. NICOLÁS ENRIQUE FERIA ROMERO**  
PRESIDENTE



**DIP. PABLO DÍAZ JIMÉNEZ**  
INTEGRANTE



**DIP. REYNA VICTORIA JIMÉNEZ CERVANTES**  
INTEGRANTE



**DIP. MARIANA BENITEZ TIBURCIO**  
INTEGRANTE



**DIP. SAMUEL GURRIÓN MATÍAS**  
INTEGRANTE

Las firmas legibles contenidas en esta foja, corresponden al dictamen emitido por la Comisión Permanente de Movilidad y Transportes, de la Sexagésima Quinta Legislatura del Honorable Congreso de Oaxaca, por el que se aprueba el dictamen en el expediente 044, del 06 de septiembre de dos mil veintitres.