Gobierno de
Guadalajara

**AL AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DEL MUNICIPIO
DE GUADALAJARA, JALISCO.
P R E S E N T E.**

17 MAY 2021
9:47
RECIBIDO

Secretaría General

Sin anexos

El que suscribe, **Mtro. Luis Cisneros Quirarte**, en mi carácter de Regidor del Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Guadalajara, Jalisco, en uso de la facultad que me confieren los artículos 38 fracción I, 41 fracción II y 50 fracción I de la Ley de Gobierno y Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco, así como los artículos 87, 90, 92 y 95 del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara, y demás relativos aplicables que en derecho corresponda; tengo a bien someter a la elevada y distinguida consideración de este H. Cuerpo Edilicio en Pleno, la presente **iniciativa de ordenamiento con turno a Comisión mediante la cual se propone elevar ante el H. Congreso del Estado de Jalisco formal iniciativa de ley que adiciona el artículo 205 bis de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco**, de conformidad con la siguiente:

Exposición de Motivos

I. El artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que los Estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre; así mismo, establece que los municipios estarán investidos de personalidad jurídica, así como tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que expidan las legislaturas estatales, los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones y cuyo objeto será, entre otras cosas, establecer las bases generales de la administración pública municipal.

II. Lo anterior surge a partir de la reforma efectuada durante el año 1999, en donde se dotó al municipio de diversas características esenciales que rigen su actuación, entre las cuales podemos resaltar que es la base de la organización política de los estados, lo cual significa que el municipio en México es la primera instancia de autoridad y ejercicio del poder público, transfiriéndose a esta figura de gobierno parte del poder central, con el fin de ejercerlo en su ámbito territorial, disminuyendo en parte la jerarquía existente entre las autoridades de los distintos niveles de gobierno. Así mismo, la ampliación del concepto de autonomía que de

manera implícita se le había otorgado se entiende como el derecho con el que cuenta el municipio para elegir a sus gobernantes de manera libre, el otorgarse sus normas de convivencia, de tributación y libre disposición de su hacienda, de contar con patrimonio, así como de resolver sus asuntos propios mediante la estructura y funciones administrativas con las que cuenta.

III. A su vez, se establecieron y ampliaron las atribuciones asignadas al municipio, observando en ello a la función pública, la cual consiste en el desempeño de una actividad esencial que conlleva el ejercicio de su potestad como autoridad, atendiendo en su realización al interés público, como lo son las potestades reglamentarias, administrativas, jurisdiccionales y de fiscalización por parte de los entes públicos que forman parte del municipio, y las cuales no son materia de concesión, al estar reservadas exclusivamente al Estado. Así mismo, cuenta con la atribución de prestar distintos servicios públicos, los cuales consisten en aquellas actividades que buscan satisfacer las necesidades generales de sus habitantes, prestándose los mismos ya sea directamente por el municipio, o por este a través de particulares mediante concesión.

IV. En este sentido, de conformidad a lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dentro de los servicios públicos que presta el municipio se encuentra la regulación del tránsito vehicular y de peatones en la vía pública municipal; a su vez, dicha regulación se encuentra debidamente fundamentada en el artículo 94 de la Ley del Gobierno y la Administración Pública del Estado de Jalisco, el cual establece de manera puntual que se consideran servicios públicos municipales, entre otros, la seguridad pública, policía preventiva municipal y tránsito, tal y como se desprende del contenido de la fracción X.

V. Por otra parte, en los últimos años la movilidad ha sido vinculada al modelo de desarrollo urbano, siendo pieza fundamental en el proceso de integración de los objetivos de equidad social, sustentabilidad ambiental y eficiencia económica. El acceso a los lugares que conforman un núcleo de población a través del desplazamiento de las personas y sus bienes se ha convertido en un tema primordial de estudio, al tratarse de un concepto que involucra la construcción social del espacio público, así como en sus condiciones. Por ello, con fecha 18 de diciembre de 2020 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la reforma al artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, mediante la cual se adiciona el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

VI. Esta reforma constitucional tiene su origen en diversas iniciativas en materia de movilidad y seguridad vial presentadas en la Cámara Baja; así mismo, atiende a los compromisos contenidos en la Declaración de Estocolmo¹, la cual fue formalizada durante la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada los días 19 y 20 de febrero de 2020 en la ciudad de Estocolmo, Suecia, mediante la cual se pretende reducir a nivel mundial los accidentes viales en al menos un 50% durante el periodo que comprenden los años 2020 y 2030. Entre los compromisos fijados se encuentran los siguientes:

- Exhortar a los Estados miembros a establecer medidas que incidan en la reducción de las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50% entre los años 2020 y 2030, de acuerdo al compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, y establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con la Declaración de Estocolmo, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y las personas usuarias de la vía pública especialmente vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas y personas usuarias del transporte público).
- Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte público mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional y las mejoras de la infraestructura.
- Conservar un enfoque en la gestión de velocidad y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde las personas usuarias vulnerables y los vehículos coinciden de manera frecuente y planificada, observando además que la reducción de velocidad tiene un efecto positivo en la calidad del aire y el cambio climático, así como en la reducción del número de víctimas mortales y personas heridas por accidentes de tráfico.
- Asegurar un enfoque integral de seguridad vial y una reglamentación efectiva y eficiente que contenga normas mínimas de cumplimiento en materia de seguridad para las personas usuarias de la vía pública, lo cual incida en la inversión y la mejora constante de la infraestructura vial.

VII. Derivado de la reforma constitucional al artículo 4 en materia de movilidad, con fecha 17 de mayo de 2022 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual tiene por objeto establecer las

¹ Consultado en:

<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>

bases y principios que garanticen el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Así mismo, se estableció un plazo no mayor a 180 días contados a partir de la entrada en vigor de dicha Ley para que las entidades federativas aprobaran las reformas necesarias a las leyes de su competencia, con el fin de armonizarlas con los preceptos contenidos en la Ley.

En cumplimiento de lo anterior, el H. Congreso del Estado de Jalisco tuvo a bien aprobar la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, misma que fue publicada el día 19 de octubre de 2022 en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco", y cuyo objeto coincide con el previsto en la Ley General, procurando en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

VIII. De acuerdo al contenido del artículo 24 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, el sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de control y prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros. Así mismo, prevé que las leyes, reglamentos y normas en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

IX. A su vez, una de las principales adiciones a la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco se encuentra prevista en el Título Octavo, Capítulo IV, Sección Segunda, la cual contiene las disposiciones particulares correspondientes a las motocicletas, tal y como se observa a continuación:

Sección segunda

De las motocicletas

Artículo 205. Generalidades.

1. Cualquier persona que conduzca una motocicleta tendrá todos los derechos y estará sujeta a las normas aplicables de la persona conductora de cualquier otro vehículo automotor, excepto en lo relacionado con normas técnicas, y disposiciones reglamentarias aplicables.
2. Las motocicletas, podrán ocupar y circular en las vías públicas, siempre y cuando cumplan con los requisitos, obligaciones y restricciones que dispone la Ley General, la presente Ley y la Norma Oficial Mexicana.

3. No serán considerados motocicletas, los clasificados por su fabricante como juguetes al no contar con los elementos mínimos de seguridad, licencia, registro, emplacamiento y seguro que ampare el pago de daños a terceros en sus bienes y sus personas, de acuerdo con la clasificación de estos vehículos.

Artículo 206. Acciones y programas para la prevención de siniestros.

1. Las autoridades competentes en la aplicación de la presente Ley, implementarán las acciones y programas para la prevención de siniestros de tránsito de personas motociclistas, promoviendo buenas prácticas y operativos para la seguridad vial, con base en la identificación de riesgos, y estadística existente, para el control de uso de distractores durante la conducción de motocicletas, el uso adecuado de cascos, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su respectiva competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos en la Ley General.

Artículo 207. Registro y dotación de placas.

1. Para el manejo y circulación de motocicletas, se requiere el previo cumplimiento de las disposiciones de registro y dotación de placas previsto en la Ley de Ingresos del Estado y disposiciones legales y normativas aplicables, además, de satisfacer y acreditar la instrucción en cultura vial y la capacitación que al efecto determine la Secretaría.

2. Las empresas comercializadoras de motocicletas, deberán atender las disposiciones legales, reglamentarias y normativas que al efecto se emitan para el debido registro y dotación de placas de las unidades que enajenen en la entidad.

Artículo 208. Derecho de tránsito.

Las personas motociclistas tienen derecho de desplazarse y transitar en las vías públicas en donde no exista una restricción o señalamiento que le impida la circulación por su seguridad, así como a que se respete su espacio físico, dentro de su carril de circulación, considerando el mismo como si fuera un automóvil de dimensiones promedio.

Artículo 209. Estacionamiento.

1. Las personas motociclistas tendrán derecho de estacionarse en los motopuertos dispuestos por la autoridad competente.

Artículo 210. Excepciones para conducir de menores de edad.

1. Los menores de edad tienen prohibido conducir motocicletas, salvo las excepciones siguientes:

I. Contar con una acreditación de filiación deportiva expedida por autoridad competente para su uso exclusivamente deportivo; y

II. En el caso de motocicletas de uso recreativo, de campo o todo terreno que no circulen por vías urbanas.

Artículo 211. Promoción y difusión de cultura vial.

1. La Secretaría promoverá y llevará a cabo, campañas permanentes de cultura y seguridad vial que garanticen la concientización y respeto a la seguridad de las personas motociclistas, además de implementar acciones y cursos de capacitación especializada para facilitar las mejores prácticas en la conducción de motocicletas, el apego a las disposiciones de la jerarquía de la movilidad, de la seguridad vial, la movilidad de cuidado, y el apego a las disposiciones legales, reglamentarias y normativas aplicables.

Artículo 212. Clasificación.

1. Las motocicletas se clasifican en:

I. Por su tipo en:



- a) Combustión interna, de bajo, medio y alto cilindraje;
- b) Híbridas; y
- c) Eléctricas, en los diferentes niveles de potencia del motor.

II. Por el uso, utilidad o servicio que brindan las motocicletas en:

- a) De actividades habituales. Las empleadas por las personas motociclistas para efectuar los traslados que satisfagan sus necesidades y requerimientos de actividades cotidianas;
- b) De uso comercial, de trabajo o utilitaria. Las empleadas para desempeñar actividades comerciales o el reparto de mercancías y productos;
- c) De viaje. Las que satisfacen requerimientos de potencia y velocidad aptas para circular en vías de comunicación como carreteras o autopistas; y
- d) De campo o todo terreno. Aquellas que sólo pueden ser utilizadas con fines de recreación, deportivo o para actividades relacionadas con la industria agropecuaria.

2. El reglamento de la presente Ley establecerá las características y requerimientos para la circulación de cada una de las clasificaciones.

Artículo 213. Requisitos.

1. Las personas motociclistas al circular, deberán de observar lo siguiente:

- I. Portar adecuadamente durante la conducción del vehículo, el casco protector certificado para proporcionar protección y seguridad, no deberá exceder la capacidad máxima de personas establecidas en la tarjeta de circulación para el traslado de personas pasajeras y será responsabilidad de la persona conductora cerciorarse de que cada una de las personas que le acompañen portan su respectivo casco y que los mismos se encuentren debidamente colocados;
- II. Mantener las luces delanteras y traseras de la motocicleta encendidas durante todos sus traslados, independientemente del horario de circulación;
- III. Utilizar el espacio de un carril completo al circular por la vía pública, así como respetar distancia con el resto de los vehículos;
- IV. Al requerir adelantarse a un vehículo, generando la maniobra de rebase únicamente por el carril izquierdo, cambiando completamente de carril para inmediatamente incorporarse al centro del espacio del carril vehicular derecho;
- V. Respetar todas las señales de tránsito, semáforos, señalamientos y pasos peatonales, así como apegarse a las disposiciones y reglas previstas para la conducción de vehículos automotores;
- VI. Circular sobre vialidades conforme lo determine el reglamento de la presente Ley y la norma técnica aplicable;
- VII. Otorgar las preferencias de paso, en los términos establecidos en el reglamento de la presente Ley;
- VIII. Respetar el número de personas que establezca la tarjeta de circulación para el traslado de personas pasajeras, utilizando únicamente los espacios de las plazas designados para tal efecto, sin sobrepasar el límite máximo establecido por el fabricante;
- IX. Portar en los términos del reglamento de la presente Ley, los aditamentos luminosos o reflejantes que coadyuvan a visibilizar en su vehículo y su persona durante su circulación, en la forma que para tal efecto se determine;

X. La persona motociclista deberá apagar y desmontar, descendiendo de la motocicleta, cuando requiera pasar por zonas peatonales con la finalidad de ingresar a su domicilio, a un estacionamiento o motopuerto, a un área comercial o espacios públicos exclusivos de uso peatonal;

XI. Preferentemente, contar con elementos de máxima seguridad como equipo protector o vestimenta que le proporcionen mayor seguridad en sus traslados, así como para sus acompañantes; y

XII. Cumplir y acreditar las demás obligaciones y requisitos que las disposiciones legales y normas técnicas establezcan.

Artículo 214. Obligaciones.

1. Las personas propietarias y conductoras de motocicletas tienen las siguientes obligaciones:

I. Respetar y dar preferencia de paso a las personas peatonas, principalmente a las personas con discapacidad, mujeres embarazadas, niñas, niños, personas adultas mayores, así como también a las personas ciclistas y demás personas conductoras de vehículos;

II. Conducir en todo momento responsablemente sujetando con las manos el manubrio, evitando distractores y cuidando su integridad, la de sus acompañantes y de terceros en sus bienes o personas;

III. Contar y portar la licencia o permiso de conducir con el modo de motociclista que le corresponda, en los términos del reglamento de la presente Ley;

IV. Circular con precaución y seguridad únicamente en el sentido de las vías públicas de forma preferente por el carril derecho o por donde las señales viales lo indiquen;

V. Contar con la póliza o constancia de seguro vigente que garantice por lo menos la responsabilidad civil obligatoria por daños a terceros, en los términos del reglamento de la presente Ley;

VI. Abordar la motocicleta con el número de personas pasajeras que señale la tarjeta de circulación o en su defecto, haciendo uso de las plazas habilitadas por el fabricante para tal efecto;

VII. Utilizar un sólo carril de circulación durante sus traslados, evitando maniobras de riesgo;

VIII. Rebasar un vehículo empleando la direccional y haciendo uso únicamente por el carril izquierdo e integrarse inmediatamente después al carril que corresponda;

IX. Circular en todo tiempo con las luces encendidas;

X. Deberán contar y portar debidamente con tarjeta de circulación, o aquellos elementos de identificación que la autoridad disponga y con la placa en la parte trasera del vehículo; preferentemente las placas deberán fijarse en los espacios establecidos por el fabricante o en su caso, en el espacio que permita su visibilidad y fácil identificación, en los términos de la presente Ley y su reglamento;

XI. Cumplir con las disposiciones legales en materia ambiental y de control de emisiones;

XII. Respetar los límites mínimos y máximos de velocidad que correspondan;

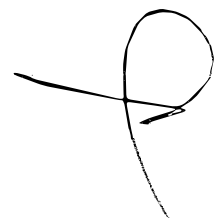
XIII. Cooperar con las autoridades para efecto de llevar a cabo las pruebas de alcoholimetría o detección de drogas;

XIV. Solicitar apoyo y en su caso autorización de las autoridades para efecto de realizar eventos y caravanas grupales; y

XV. Las demás que las disposiciones legales, reglamentarias y normativas establezcan.

Artículo 215. Prohibiciones.

1. Las personas propietarias y conductoras de motocicletas tienen prohibido lo siguiente:



- I. Manejar con personas, mascotas u objetos, o exceso de dimensiones en adaptaciones al diseño original que dificulten o pongan en riesgo la conducción;
- II. Conducir siendo menor de edad, salvo lo dispuesto por el artículo 186;
- III. Cambiar de carril sin precaución;
- IV. Conducir en la franja separadora de los carriles de circulación o en los extremos de los carriles, salvo que por su seguridad lleve a cabo maniobras de filtro en los términos de la presente Ley y su reglamento;
- V. Generar maniobras de rebase sin cambiar de carril o por la derecha;
- VI. Conducir haciendo uso de aparatos de telefonía;
- VII. No respetar su carril de circulación, así como conducir por pasos a desnivel o puentes donde se encuentre expresamente prohibida su circulación;
- VIII. Estacionarse en contravención con las disposiciones que al efecto establezca el reglamento de la presente Ley;
- IX. Circular o estacionarse en ciclovías, ciclopuertos, zonas peatonales, banquetas, aceras, jardines, parques, plazas y pistas para uso exclusivo de peatones, plazas públicas, carriles confinados para el transporte público de personas pasajeras o de emergencia, salvo que cuente con la autorización respectiva de la autoridad competente para circular por dichas zonas;
- X. Llevar como acompañante a uno o más niñas, niños o adolescentes que no puedan sujetarse por sus propios medios y alcanzar el posapié que tenga el vehículo para ese efecto;
- XI. Conducir de manera paralela entre otros vehículos o entre carriles que correspondan a la circulación de vehículos;
- XII. No circular con las luces encendidas todo el tiempo;
- XIII. Circular sobre vialidades primarias de alta velocidad con motocicletas menores a doscientos cincuenta centímetros cúbicos o el voltaje proporcional equivalente para motocicletas eléctricas, conforme lo determine la norma técnica aplicable;
- XIV. No portar debidamente los elementos de seguridad que establece el reglamento de esta Ley;
- XV. Transportar material o carga peligrosa para sí mismo o para terceros;
- XVI. Utilizar la motocicleta para cualquier servicio de transporte público en alguno de sus modos que contempla la Ley, así como para el traslado de personas pasajeras con fines comerciales, sin la debida autorización de la autoridad competente;
- XVII. Cuando se destinen a carga de mercancías no deberá sobrepasar los límites y dimensiones especificados por el fabricante; y
- XVIII. Hacer maniobras riesgosas o temerarias, cortes de circulación o cambios abruptos de carril que pongan en riesgo la integridad física y la de terceros.

X. Lo anterior resulta de gran importancia, debido a que durante varios años este tipo de vehículo motorizado no contaba con una adecuada regulación, lo cual a su vez mantenía relegado a este sector de las políticas públicas propuestas y ejecutadas en materia de movilidad e infraestructura. En este sentido, de acuerdo a

la información contenida en las bases de datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, durante el año 2021 existía un registro nacional de 5'939,262 motocicletas, tal y como se desprende de la siguiente tabla²:

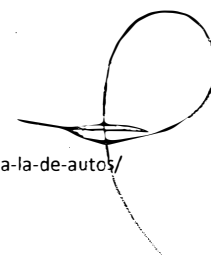


Clase de vehículo - Total	Automóviles				Camiones para pasajeros				Camiones y camionetas para carga				Motocicletas							
	↑	↓	↔	↕	↑	↓	↔	↕	↑	↓	↔	↕	↑	↓	↔	↕				
Año de registro																				
2013				36,744,838				24,819,922				347,144				9,704,131				1,873,641
2014				38,027,171				25,543,908				347,720				9,863,980				2,271,563
2015				39,975,998				26,907,994				357,452				10,073,288				2,637,264
2016				42,454,265				28,664,295				367,772				10,384,621				3,037,577
2017				45,853,522				30,958,042				401,120				10,895,817				3,598,543
2018				47,783,926				32,290,067				443,579				10,970,128				4,080,152
2019				49,869,688				33,603,591				453,606				11,022,869				4,789,622
2020				51,215,678				34,425,695				461,089				11,044,684				5,284,210
2021				53,115,396				35,460,804				452,664				11,262,666				5,939,262

De los datos contenidos en esta tabla, se observa que en el periodo que comprenden los años 2013-2021 hubo un aumento a nivel nacional de 4'065,621 motocicletas, notándose un incremento de 655,052 vehículos tan solo en el periodo comprendido entre los años 2020 y 2021. Así mismo, de acuerdo a información proporcionada por la Asociación Mexicana de Fabricantes e Importadores de Motocicletas (AMFIM)³, durante el año 2022 la comercialización de motocicletas superaría por primera vez la comercialización de automóviles en el país, derivado de diversos factores como el impulso al comercio electrónico, los servicios de entrega, así como las cadenas de suministro y los cambios en los hábitos de movilidad de las personas, las cuales ven en las motocicletas un vehículo eficiente, rápido y de bajo costo.

XI. Así mismo, de las cifras proporcionadas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en lo que respecta al Estado de Jalisco, en el año 2021 existía un registro de 649,416 motocicletas, observándose un incremento anual en el registro de dichos vehículos, tal y como se desprende de la siguiente tabla:

² Información consultada en: <https://www.inegi.org.mx/programas/vehiculosmotor/>
 Consulta de datos: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=13158
³ Consultado en:
<https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2022/12/09/venta-de-motocicletas-en-mexico-rebasa-por-vez-primera-a-la-de-autos/>





Clase de vehículo - Total	Automóviles				Camiones para pasajeros				Camiones y camionetas para carga				Motocicletas							
	↑	↓	↗	↘	↑	↓	↗	↘	↑	↓	↗	↘	↑	↓	↗	↘				
Año de registro																				
2013				2,953,747				1,721,050				10,860				980,672				241,165
2014				3,112,643				1,814,989				11,191				1,006,006				280,457
2015				3,268,321				1,908,689				11,468				1,026,596				321,568
2016				3,429,847				2,012,979				11,538				1,043,027				362,303
2017				3,605,557				2,115,230				11,576				1,062,735				416,016
2018				3,732,984				2,222,924				10,845				1,023,371				475,844
2019				3,910,903				2,312,592				11,363				1,050,353				536,595
2020				4,036,774				2,369,351				12,162				1,067,374				587,887
2021				4,186,105				2,454,890				12,260				1,069,539				649,416

XII. Lo anterior se refleja no solo en el incremento constante en la circulación de motocicletas en las calles y vialidades en los municipios que conforman el Estado de Jalisco, sino también en un incremento en los accidentes en los que se ven involucrados este tipo de vehículos. De acuerdo a la información contenida en las bases de datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía⁴, durante el año 2021 se presentaron 3,269 accidentes en los que se ve involucrada una motocicleta, como se observa en la siguiente tabla:



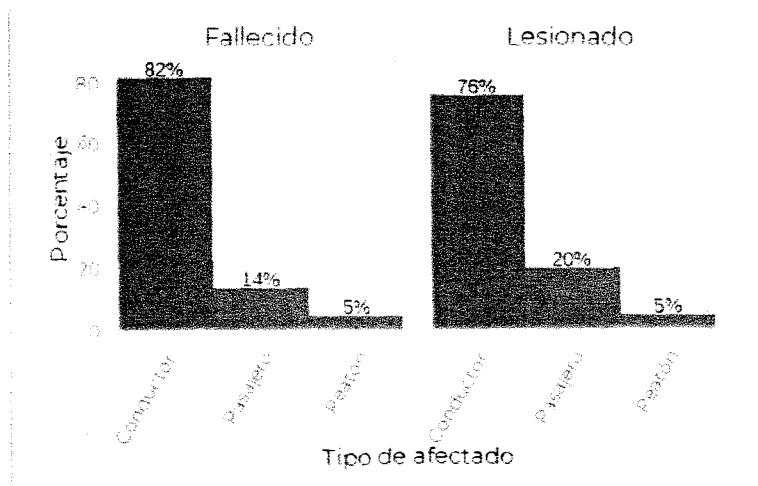
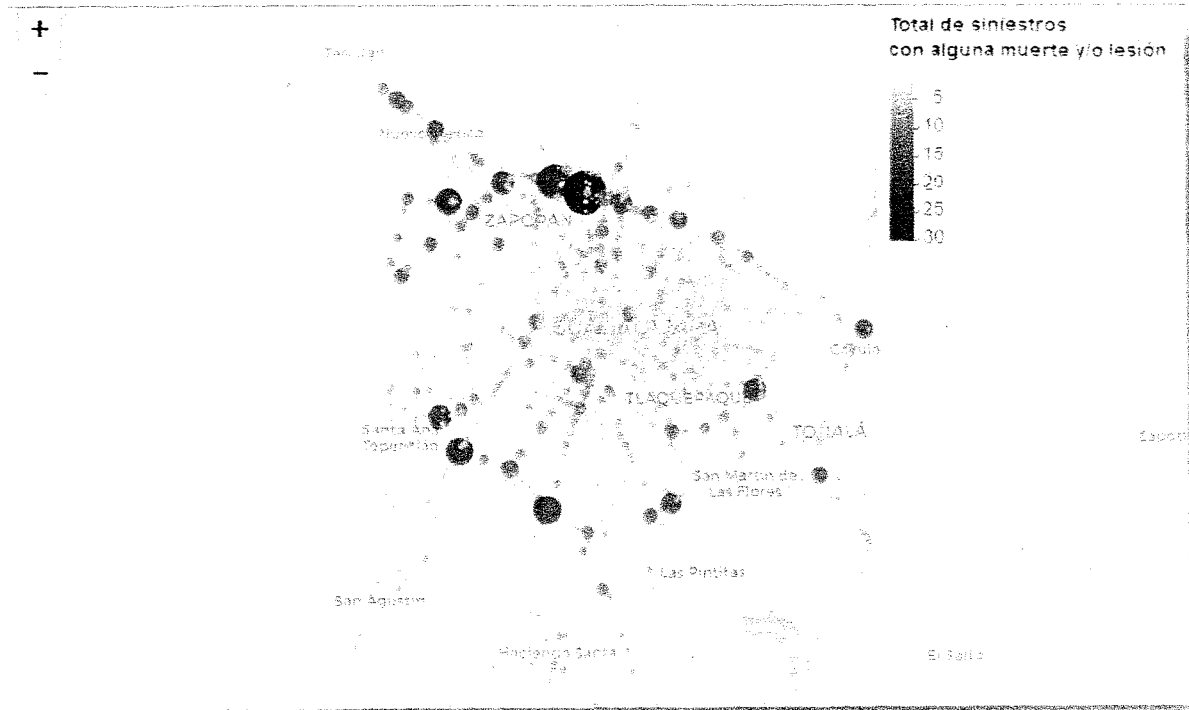
Tipo de vehículo	Tren eléctrico o trolebús				Camioneta de carga				Camión de carga				Tractor con o sin remolque				Ferrocarril				Motocicleta				Bicicleta			
	↑	↓	↗	↘	↑	↓	↗	↘	↑	↓	↗	↘	↑	↓	↗	↘	↑	↓	↗	↘	↑	↓	↗	↘	↑	↓	↗	↘
Sexo conductor																												
- Total				12				2,783				681				312				12				3,269				165
No aplica																												
Se fugó				1				301				75				40				3				482				37
Hombre				10				2,215				573				259				7				2,368				112
Mujer				1				267				33				13				2				419				16

A su vez, en el periodo que comprenden los años 2015-2021 se presentaron un total de 28,548 accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas del Estado de Jalisco en donde se involucró una motocicleta.

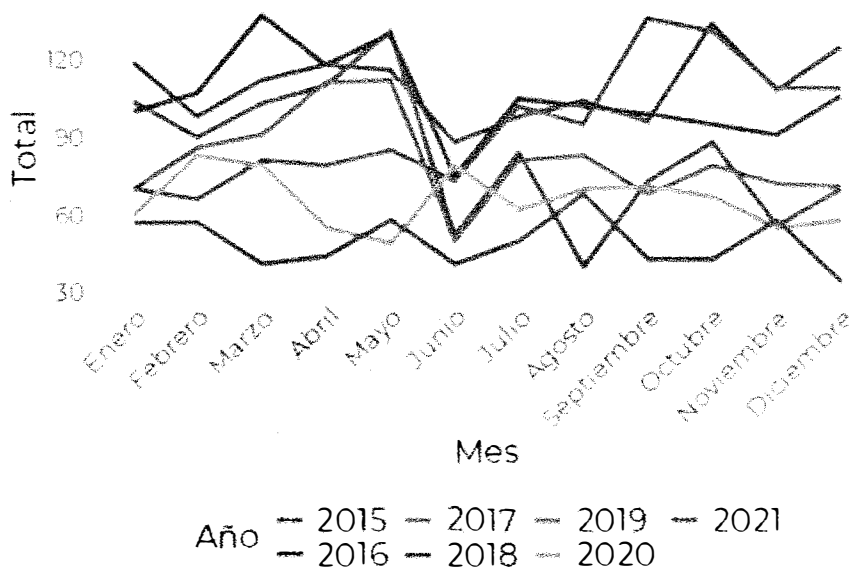
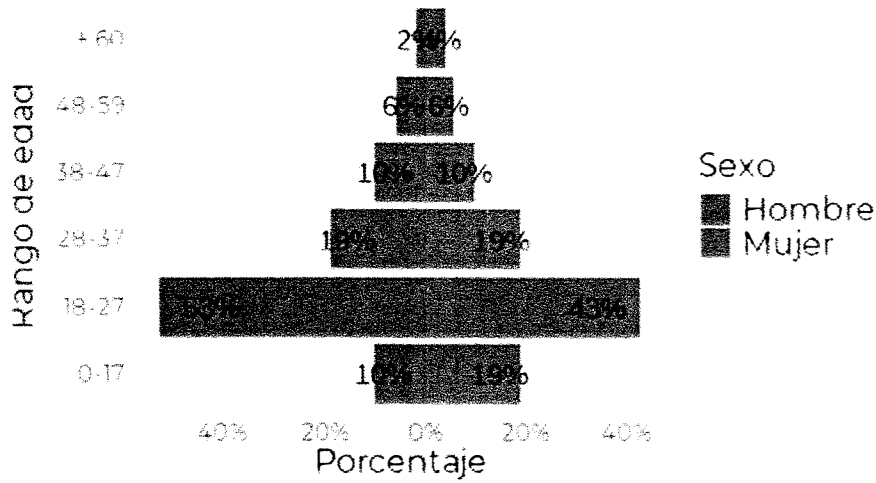
XIII. Así mismo, de acuerdo a la información contenida en el Mapa de Sinistralidad – Hechos viales en sitio resultantes en lesión y/o fallecimiento del

⁴ Información consultada en: <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>
 Consulta de datos: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=13159

Instituto de Información, Estadística y Geografía del Estado de Jalisco⁵, durante el periodo que comprende los años 2015-2021 en el Área Metropolitana de Guadalajara se presentaron un total de 5,951 hechos viales donde se involucra una motocicleta, en los cuales se vieron involucradas 7,875 personas, de las cuales 465 fallecieron y 6,609 resultaron lesionadas.



⁵ Consultado en: https://iieg.gob.mx/siniestralimap/index.html?fbclid=IwAR0HUuuhx2a4v-2Pa8aY_UloHSprGObmNd0pY2vZRy5S1TX08QzucCmQE0gk



XIV. Como se puede observar en la información proporcionada, la comercialización y el uso de las motocicletas se ha incrementado de manera considerable, lo anterior, con el propósito de ser utilizada como un medio de

transporte, como herramienta de trabajo, así como con fines recreativos por personas en distintos rangos de edad, presentándose el caso de ser utilizadas también por menores de edad. Así mismo, las cifras presentadas revelan únicamente la información correspondiente a los vehículos registrados, existiendo a su vez una cifra indeterminada de motocicletas que circulan en las calles y vialidades de los municipios de Jalisco sin que cuenten con el registro respectivo, ya que con anterioridad este tipo de vehículos podían ser adquiridos de manera sencilla en establecimientos comerciales, sin que existiera alguna obligación por parte de los mismos de comprobar o proporcionar una verificación efectiva de que el vehículo fuera debidamente registrado.

Derivado de lo anterior, en la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco se incluyó en el artículo 207 dicha obligación, como se observa a continuación:

Artículo 207. Registro y dotación de placas.

1. Para el manejo y circulación de motocicletas, se requiere el previo cumplimiento de las disposiciones de registro y dotación de placas previsto en la Ley de Ingresos del Estado y disposiciones legales y normativas aplicables, además, de satisfacer y acreditar la instrucción en cultura vial y la capacitación que al efecto determine la Secretaría.
2. Las empresas comercializadoras de motocicletas, deberán atender las disposiciones legales, reglamentarias y normativas que al efecto se emitan para el debido registro y dotación de placas de las unidades que enajenen en la entidad.

Por ello, se prevé un incremento en la realización de dicho trámite por parte de personas motociclistas, al tratarse de un requisito que deberán cumplir previo a la compra y circulación del vehículo adquirido, por lo cual es indispensable contar con espacios especializados o preferentes que permitan simplificar dichos trámites, lo cual beneficiará a su vez a las autoridades responsables en el cumplimiento de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco.

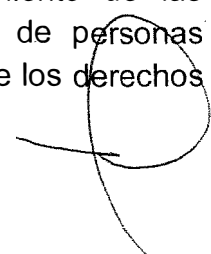
XV. Así mismo, el incremento de motocicletas en circulación en el Estado de Jalisco implica además una mayor responsabilidad tanto por las personas motociclistas, así como de las autoridades, en lo respectivo al debido cumplimiento de las disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial, así como del conocimiento de los derechos y obligaciones de las personas motociclistas; lo anterior, a su vez, incide en la atención y prevención de infracciones a las disposiciones de movilidad, ya que dicho incremento podría ocasionar también un incremento en las infracciones que cometen las personas motociclistas, por lo cual resulta indispensable contar con elementos y estrategias que permitan una debida

atención a las circunstancias actuales y a las tendencias relativas al incremento en el uso de la motocicleta como un medio de transporte o herramienta de trabajo.

XVI. Considerando estos elementos, se propone la presente iniciativa mediante la cual se busca proporcionar un marco jurídico que considere una nueva estrategia mediante la cual se considere la creación de áreas especializadas para la atención de temas relativos a las personas motociclistas, derivado del considerable incremento en la compra de este tipo de vehículos, así como de su circulación en las vialidades de los municipios. Lo anterior, de acuerdo a las funciones que el ámbito constitucional le otorga al Estado en sus distintos niveles de gobierno, en el caso que nos ocupa, en lo respectivo al municipio, al tratarse de funciones que el mismo ámbito constitucional le otorga el contenido de su artículo 115.

XVII. Cabe señalar que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 38 fracción I de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco, es facultad de los Ayuntamientos el proponer ante el Congreso del Estado, iniciativas de leyes o decretos en materias municipales, facultad que se replica en el contenido del artículo 95 del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara, el cual establece que el Ayuntamiento puede presentar iniciativas de leyes o decretos ante el Congreso, de conformidad con lo dispuesto en la normatividad aplicable, así como que dichas propuestas deben sujetarse a los mismos requisitos y trámite de las iniciativas de ordenamiento municipal. Al tratarse la seguridad pública y el tránsito de facultades que constitucionalmente se otorgan al municipio en su artículo 115, es que se propone elevar formal iniciativa de ley que reforma el contenido de diversos artículos de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, así como de su Reglamento.

Para tal efecto, se propone la reforma al marco jurídico estatal en materia de movilidad, esto es, la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco; por ello, se propone adicionar el artículo 205 bis a dicha Ley, con el fin de que las autoridades competentes en la aplicación de la Ley en comento cuenten con un área especializada que, como mínimo, proporcione espacios o mecanismos preferentes o exclusivos para la realización de trámites y el pago de contribuciones por parte de personas motociclistas; que sancionen el incumplimiento de las disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial por parte de personas motociclistas; así como efectuar campañas permanentes de difusión de los derechos y obligaciones de personas motociclistas.



Con el fin de proporcionar una mejor comprensión a estas modificaciones a continuación se detallan las propuestas de reforma en la siguiente tabla comparativa:

Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco	
Texto Vigente	Texto Propuesto
Sin correlativo	<p>Artículo 205 bis. Área especializada.</p> <p>1. Las autoridades competentes en la aplicación de la presente Ley, en el ámbito de su respectiva competencia o de manera coordinada, implementarán un área especializada que realice, como mínimo, lo siguiente:</p> <p>I. Proporcionar espacios o mecanismos preferentes o exclusivos para la realización de trámites y el pago de contribuciones por parte de personas motociclistas.</p> <p>II. Sancionar el incumplimiento de las disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial por parte de personas motociclistas; y</p> <p>III. Efectuar campañas permanentes de difusión de los derechos y obligaciones de personas motociclistas, así como de las acciones previstas en el artículo 211 de la presente Ley.</p>

XVIII. A efecto de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 92 del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara, es importante señalar que la presente iniciativa contiene repercusiones jurídicas y sociales, las primeras consisten en elevar formal iniciativa al H. Congreso del Estado de Jalisco para adicionar el artículo 205 bis de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco y cuyo objeto es que las autoridades competentes en la materia implemente un área especializada de atención a personas motociclistas; las segundas son las de mayor relevancia, en virtud de que mediante la aprobación de esta iniciativa de ordenamiento se busca proporcionar un marco jurídico acorde a las circunstancias actuales en nuestra sociedad, en donde se requieren nuevas estrategias que coadyuven en fortalecer y proporcionar mecanismos que consideren las peticiones efectuadas por las personas motociclistas para la atención de sus requerimientos, así como las personas usuarias de la vía pública en cuanto al respeto del espacio público y la apropiada sanción a las infracciones en las que incurren las personas motociclistas.

Así mismo, respecto a las repercusiones en materia laboral, con la aprobación de esta iniciativa no se tendrían repercusiones en este sentido, ya que su aprobación no implica la contratación de nuevo personal, la remoción de personas ~~servidoras~~

públicas o un menoscabo en sus condiciones laborales actuales. Por otra parte, en lo correspondiente a las repercusiones en materia presupuestal, la aprobación de la presente iniciativa de ordenamiento municipal no prevé erogación alguna, ya que la misma obedece a establecer un mecanismo de atención a las personas motociclistas, así como de la apropiada sanción a las infracciones en las que incurrir.

Por último, se propone que la propuesta contenida en la presente iniciativa de ordenamiento sea turnada a las Comisiones Edilicias de Gobernación, Reglamentos y Vigilancia, como convocante, y de Obras Públicas, Planeación del Desarrollo Urbano y Movilidad como coadyuvante ya que, de acuerdo a las atribuciones previstas en el artículo 109 fracción X inciso c), y fracción XV, incisos h) e i) del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara, son las encargadas de plantear elevar iniciativas de ley o decreto al Congreso, así como de proponer al Ayuntamiento las disposiciones normativas municipales en materia de tránsito y el estudio, planificación y proposición de las medidas o acciones convenientes para establecer o incrementar la eficiencia del servicio de tránsito en el municipio, respectivamente.

Por lo anteriormente expuesto someto a consideración del Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Guadalajara, Jalisco, para su aprobación y autorización los siguientes puntos de

Ordenamiento

Primero. El Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Guadalajara aprueba y autoriza elevar ante el H. Congreso del Estado de Jalisco formal iniciativa de ley que adiciona el artículo 205 bis de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, para quedar como sigue:

Artículo 205 bis. Área especializada.

1. Las autoridades competentes en la aplicación de la presente Ley, en el ámbito de su respectiva competencia o de manera coordinada, implementarán un área especializada que realice, como mínimo, lo siguiente:

I. Proporcionar espacios o mecanismos preferentes o exclusivos para la realización de trámites y el pago de contribuciones por parte de personas motociclistas.

II. Sancionar el incumplimiento de las disposiciones en materia de movilidad y seguridad vial por parte de personas motociclistas; y

III. Efectuar campañas permanentes de difusión de los derechos y obligaciones de personas motociclistas, así como de las acciones previstas en el artículo 211 de la presente Ley.

Segundo. Se faculta a los ciudadanos Presidente Municipal y Secretario General de este Ayuntamiento, a suscribir la documentación inherente al cumplimiento del presente ordenamiento.

Transitorios

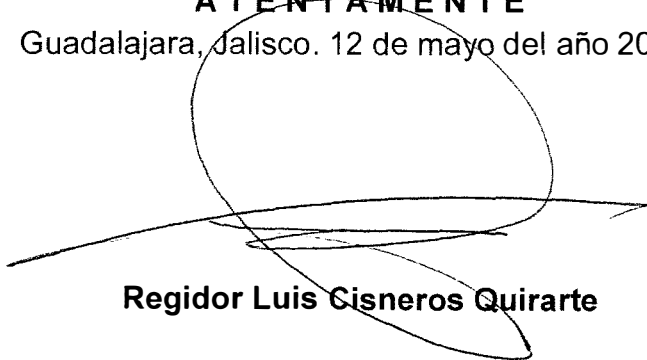
Primero. Publíquese el presente ordenamiento en la Gaceta Municipal de Guadalajara.

Segundo. El presente ordenamiento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Municipal de Guadalajara.

Tercero. Notifíquese al H. Congreso del Estado de Jalisco, para su conocimiento y efectos legales a los que haya lugar.

ATENTAMENTE

Guadalajara, Jalisco. 12 de mayo del año 2023.

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Regidor Luis Cisneros Quirarte