

CONTENIDO

Iniciativas

Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, relativo a escuelas para conducir, suscrita por diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

Anexo III-6-1

Martes 17 de octubre

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, A CARGO DE LAS DIPUTADAS Y LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

Las Diputadas y los Diputados Integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura, de la Cámara de Diputados, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 6, fracción I, y 77 Y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del Pleno de la Honorable Cámara de Diputados la siguiente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción XII del artículo 29, la fracción VIII del artículo 31, el artículo 51, el segundo párrafo del artículo 65, la fracción XXII del artículo 67; y se adicionan la fracción XVIII al artículo 3 corriéndose las subsecuentes, el inciso k) a la fracción XII de la literal B del artículo 7, la fracción XIII al artículo 29, corriéndose la subsecuente; un segundo párrafo al artículo 51, y la fracción XXIII al artículo 67, corriéndose la subsecuente; todas de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con base en la siguiente:**

Exposición de Motivos

La importancia de la Seguridad Vial a nivel mundial ha traído consigo cambiar el paradigma respecto a ésta, por eso, hoy todos los países que buscan un bienestar para su población la tienen como prioridad en sus agendas.

“En marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la resolución 64/255, por la que se proclamó el periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, a la cual nuestro país se comprometió a reducir un 50% las muertes, así como reducir al máximo posible las lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito en el territorio nacional, promoviendo la participación de las autoridades de los tres niveles de gobierno”.¹

Lamentablemente no se pudo alcanzar esta meta en el periodo comprendido, por lo consiguiente debemos seguir trabajando, ya que las medidas en la materia fueron insuficientes para cumplir con el objetivo del decenio.

¹ Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes/ “Decenio de acción para la seguridad vial” / México/ Caminos y Puentes Federales/ 03 de marzo de 2021 / Disponible en línea en: [Decenio de acción para la seguridad vial | Caminos y Puentes Federales | Gobierno | gov.mx \(www.gob.mx\)](#)

Los datos de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) vislumbran la realidad y el retraso al que nos enfrentamos:

- Casi la mitad (49%) de las personas que mueren en las vías de tránsito del mundo son peatones, ciclistas y motociclistas.²
- El orden de las muertes reportadas por accidentes de tránsito por medio de transporte es el siguiente: Peatones (29%), coches de 4 ruedas y vehículos ligeros (23%), motocicletas (4%), ciclistas (1%) conductores y pasajeros camiones pesados (1%) conductores y pasajeros de autobuses (1%).³
- En la Región de las Américas, los usuarios vulnerables de las vías de tránsito como los peatones, los motociclistas y los ciclistas representan 23%, 15% y 3% de las muertes a causa del tránsito, respectivamente”.⁴
- Los traumatismos causados por accidentes de tránsito en nuestro país son la primera causa de discapacidad motriz entre jóvenes de 17 a 24 años, aproximadamente el 50 por ciento de accidentes ocurre por consumo de alcohol, 30% por exceso de velocidad y 20% por ciento por el uso de distractores, como teléfonos celulares.⁵
- Dentro de la población de jóvenes, las lesiones en el tránsito representan la principal causa de muerte en niños y niñas de entre 5 a 14 años, y la segunda en personas entre los 15 a 19 años”.⁶
- 2.6 millones de choques se registran al año en México, de acuerdo con el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI).⁷

A su vez, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) a través de la estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS).

- Durante 2021 y a nivel nacional, se registraron 340 415 accidentes de tránsito en zonas urbanas. De estos, 275 982 (81.1 %) correspondieron a daños materiales; 60 584 (17.8 %) a no fatales solo registraron víctimas heridas y los 3 849 (1.1 %) accidentes restantes correspondieron a eventos en los que se identifica al menos una persona fallecida en el lugar del incidente.⁸

² Organización Mundial de la Salud (OMS)"/ Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas 2020" / Oficina Regional para las Américas de la Organización Mundial de la Salud/2020/ Disponible en línea en: [9789275320877_spa.pdf \(paho.org\)](https://paho.org)

³ ídem

⁴ ídem

⁵ ídem

⁶ Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad / "Los Accidentes de tránsito y la discapacidad" /México/ 27 de julio de 2016/ Disponible en línea en: [Los Accidentes de tránsito y la discapacidad | Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad | Gobierno | gob.mx \(www.gob.mx\)](https://www.gob.mx)

⁷ UnoTV"/ ¡Automovilistas a la mexicana! ¿Cómo aprendiste a conducir?" /18 junio, 2021/Juan Rivas/México/Disponible en línea en: [¡Automovilistas a la mexicana! ¿Cómo aprendiste a conducir? - Uno TV](https://www.unotv.com)

⁸ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)"/ Estadísticas a Propósito del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tránsito" / Comunicado De Prensa NÚM. 662/22/ 17 De noviembre 2022/ Página 1/6/ Disponible en línea en: [EAP_VICACCT22.pdf \(inegi.org.mx\)](https://inegi.org.mx)

- En 2021, el total de víctimas muertas y heridas que se registraron en los accidentes de tránsito fue de 86 867 personas. De estas, 4 401 (5.1 %) perdieron la vida en el lugar del accidente (12 personas diarias) y 82 466 (94.9 %) presentaron algún tipo de lesión.⁹
- En 2021 se reportó que el tipo de accidente con mayor número de víctimas muertas en el lugar del incidente fue la colisión con vehículo automotor, con 983 (22.3 %) personas fallecidas. La siguió la colisión con peatón (atropellamiento) con un total de 836 (19.0 %) personas muertas.¹⁰
- Para el caso de las personas que resultaron heridas en un percance vial, se reportó que la colisión con vehículo automotor ascendió a 27 658 (33.5 %) personas lesionadas y la colisión con peatón (atropellamiento), con 10 349 (12.6 %).¹¹
- De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en Latinoamérica en muertes por hechos de tránsito, con 24 mil decesos al año en promedio.¹²
- En nuestro país 22 jóvenes de entre 15 y 29 años fallecen al día por esta causa (poco más de 8 mil al año), es decir, un tercio de los decesos por hechos de tránsito. Tan solo en 2020 constituyeron la primera causa de muerte en personas de entre 5 a 29 años de edad.¹³

Observando que la inmensa mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por siniestros de tránsito son prevenibles y que, los esfuerzos que se realizan para mejorar no han sido suficientes, no podemos omitir que este es un problema de salud pública y de desarrollo, que genera grandes consecuencias sociales y económicas de no enfrentarse como una prioridad de estado, por lo que hoy tenemos otra oportunidad de construir y sumarnos al cambio.

“El 31 de agosto del 2020, la Asamblea General de la ONU adoptó la resolución 74/299 “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, proclamando el período 2021-2030 como el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tendrá por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 %”.¹⁴

El 30 de junio del 2022 se llevó a cabo la “Reunión de Alto Nivel de la Asamblea General de la ONU sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, donde

⁹ ídem

¹⁰ ídem

¹¹ ídem

¹² Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes/ “Juventudes y accidentes viales” / México/ Caminos y Puentes Federales/ 21 de septiembre de 2022/ Disponible en línea en: [Juventudes y accidentes viales | Caminos y Puentes Federales | Gobierno | gob.mx \(www.gob.mx\)](https://www.gob.mx/juventudes-y-accidentes-viales)

¹³ ídem

¹⁴ Organización de las Naciones Unidas (ONU)/ “74/299. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” / Asamblea General/ 2 de septiembre de 2020/ Disponible en línea en: [N2022634.pdf \(un.org\)](https://www.un.org/News/Press/docs/2020/202009202634.pdf)

se abordó como tema principal “El horizonte de 2030 para la seguridad vial: asegurar una década de acción y resultados”, donde participo la Embajadora Alicia Buenrostro Massieu, Representante Permanente Alternativa de la Misión de México ante la ONU, y reiteró el compromiso de México para impulsar la instrumentación del Plan Global para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial y lograr la reducción de las muertes por siniestros de tránsito en al menos 50% para 2030 y todos los objetivos relacionados con la seguridad vial de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible. En este sentido, México fue uno de los 22 países de la Asamblea en asumir plenamente este objetivo”.¹⁵

Los trabajos para asumir esta responsabilidad y sumar a los decenios se pudieron ver materializados en México el “18 de diciembre del 2020 al establecer en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”,¹⁶ el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, a su vez se otorgó la facultad al Congreso de la Unión de legislar de manera concurrente respecto a estas.

Atendiendo a estas nuevas reformas, se publicó en el “Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, con el objeto de 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”;¹⁷

La principal función de una ley general es determinar competencias a través de los tres órdenes de gobierno, por lo cual el objetivo de esta ley es definir los mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la nueva distribución de competencias que regula la concurrencia entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en materia de movilidad y seguridad vial, de acuerdo a lo establecido en el artículo primero.

¹⁵ Coalición Movilidad Segura/ “Relatoría de la Reunión de Alto Nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” / México/ 2022/ Disponible en línea en: [Resena -de alto-nivel.pdf \(coalicionmovilidadsegura.mx\)](#)

¹⁶ Diario Oficial de la Federación (DOF)/ “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” / México/ 18 de diciembre del 2020/ Disponible en línea en: [DOF - Diario Oficial de la Federación](#)

¹⁷ Diario Oficial de la Federación (DOF)/ “Se Expide La Ley General De Movilidad Y Seguridad Vial” / México/ 17 de mayo del 2022/ Disponible en línea en: [DOF - Diario Oficial de la Federación](#)

Así entonces, el objetivo del presente proyecto de decreto es dar una regulación y reconocimiento en los tres órdenes de gobierno, determinando facultades en cada uno de ellos y entablando la concurrencia y adecuada coordinación en relación a las escuelas para conducir.

Una adecuada política de seguridad vial debe incorporar a todos los actores posibles, es por ello, que se debe incluir una regulación respecto a las escuelas para conducir hasta el día de hoy omitida, tomando en cuenta que estas tienen presencia y una responsabilidad social con la materia, ignorarlas dentro de la Ley sería un error, si lo que buscamos es reducir los siniestros de tránsito y los factores negativos que ello implica.

En este sentido, las escuelas para conducir son fundamentales para la seguridad vial, por lo que su reconocimiento y regulación en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, es fundamental.

Primeramente, es importante distinguir entre los términos manejar y conducir.

De acuerdo a la Real Academia Española, el término “**manejar**” se refiere a “Usar algo con las manos”.¹⁸

Por su parte, el término “**conducir**” se refiere a “guiar un vehículo automóvil”.¹⁹

Lo anterior es fundamental, ya que de ello depende que entendamos la importancia de los conceptos en la práctica social, en el diario acontecer, puesto que en el caso que nos ocupa, no hacerlo derivara en miles de muertes y discapacidades que se pudieron evitar.

Es entonces que manejar implica usar un vehículo, mas no conducirlo, ya que conducir no solo se refiere a la manipulación de un aparato, sino también a hacerlo de manera diestra y con pleno conocimiento, respeto y aplicación de las normas jurídicas establecidas en materia de movilidad y seguridad vial.

Saber conducir un vehículo automotor, es generar seguridad vial en los hechos, y ello es un seguro de vida para todos, es entonces que las escuelas para conducir deben enseñar a conducir, no a manejar.

¹⁸ Real Academia Española/” Definición de manejar” / Diccionario de la Real Academia Española/ 20223/ Disponible en línea en: [manejar | Definición | Diccionario de la lengua española | RAE - ASALE](#)

¹⁹ Real Academia Española/” Definición de conducir” / Diccionario de la Real Academia Española/ 20223/ Disponible en línea en: [conducir | Definición | Diccionario de la lengua española | RAE - ASALE](#)

Llama la atención que los conceptos conductor y escuela para conducir o escuela de manejo, son mencionados solo en algunas legislaciones locales en la materia.

El siguiente cuadro establece en que entidades se mencionan estos conceptos y en cuáles no, en sus respectivas legislaciones.

ENTIDAD	CONDUCTOR	ESCUELA PARA CONDUCTORES O ESCUELAS DE MANEJO
AGUASCALIENTES ²⁰	X	X
BAJA CALIFORNIA ²¹	✓	X
BAJA CALIFORNIA SUR ²²	X	X
CAMPECHE	✓ 23	✓ 24
CHIAPAS ²⁵	✓	X
CHIHUAHUA	✓ 26	X ²⁷
CIUDAD DE MEXICO	✓ 28	X ²⁹
COAHUILA	✓ 30	X ³¹
COLIMA	✓ 32	X ³³
DURANGO ³⁴	X	X

²⁰ Congreso del Estado de Aguascalientes/" Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes" /Última reforma 05-06-2023/ México/ Disponible en línea en: [397 \(congresoags.gob.mx\)](https://congresoags.gob.mx)

²¹ Congreso del Estado de Baja California/" Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California" /Última Publicación 26-05-2023/ México/ Disponible en línea en: [20230526 LEYMOVILIDAD.PDF \(congresobc.gob.mx\)](https://congresobc.gob.mx)

²² Congreso del Estado de Baja California Sur/" Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado De Baja California Sur" / Expedición 26-09-2023/ México/ Disponible en línea en: [LEY de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur \(cbcs.gob.mx\)](https://cbcs.gob.mx)

²³ Gobierno del Estado de Campeche/" Reglamento de la Ley de Vialidad, Tránsito y Control Vehicular del Estado de Campeche/última modificación: 19-07-2018/ Artículo 2, fracción XII/ Disponible en línea en: [400019.pdf \(campeche.gob.mx\)](https://campeche.gob.mx)

²⁴ Congreso del Estado de Campeche/" Ley de Vialidad, Tránsito y Control Vehicular del Estado de Campeche" / Última reforma: 30 de junio de 2022/ Artículo 58 y 59/ Disponible en línea en: <https://legislacion.congresocam.gob.mx/index.php/etiquetas-x-materia/325-ley-de-vialidad-transito-y-control-vehicular-del-estado-de-campeche/file>

²⁵ Congreso del Estado de Chiapas/" Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas" /expedida: 28-11-2020/Artículo 4 XI/ Disponible en línea en: [LEY_0055.pdf \(congresochiapas.gob.mx\)](https://congresochiapas.gob.mx)

²⁶ Gobierno del Estado de Chihuahua/" Reglamento De La Ley De Vialidad Y Tránsito Para El Estado De Chihuahua" /Última reforma 11-04-2020/Artículo 4 fracción IX/ Disponible en línea en: [Suprema Corte de Justicia de la Nación \(scjn.gob.mx\)](https://scjn.gob.mx)

²⁷ Congreso del Estado de Chihuahua/" Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua y Ley de Transporte del Estado de Chihuahua" / Última Reforma POE 2020.02.01/No. 10 y Última Reforma POE No. 2022.07.16/No. 57/ Disponible en línea en: [1526.pdf \(congresochihuahua2.gob.mx\)](https://congresochihuahua2.gob.mx) [117.pdf \(congresochihuahua2.gob.mx\)](https://congresochihuahua2.gob.mx)

²⁸ Congreso de la Ciudad de México/" Ley De Movilidad de la Ciudad De México" /Última reforma:27-12-2021/Artículo 9 fracción XXI/ Disponible en línea en: [baaff8dff1842d4c6607a5ca6d5294a939bfd2b4.pdf \(congresocdmx.gob.mx\)](https://congresocdmx.gob.mx)

²⁹ Congreso de la Ciudad de México/" Ley De Movilidad de la Ciudad De México" /Última reforma:27-12-2021/ Disponible en línea en: [baaff8dff1842d4c6607a5ca6d5294a939bfd2b4.pdf \(congresocdmx.gob.mx\)](https://congresocdmx.gob.mx)

³⁰ Congreso del Estado de Coahuila/" Ley De Transporte Y Movilidad Sustentable Para El Estado De Coahuila De Zaragoza" /Última reforma:14-08-2020/Artículo 3 fracción XI/ Disponible en línea en: [Vis10.xhtml \(congresocoahuila.gob.mx\)](https://congresocoahuila.gob.mx)

³¹ Ídem.

³² Congreso del Estado de Colima/" Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima" /Última reforma: 11-03-2023/Artículo 13 fracción XXVII/ Disponible en línea en: [Movilidad_Sustentable_11marzo2023.pdf \(congresocol.gob.mx\)](https://congresocol.gob.mx)

³³ Ídem.

³⁴ Congreso del Estado de Durango/" Ley De Movilidad Y Seguridad Vial Para El Estado De Durango" / publicado: 27-07-2023/ Disponible en línea en: [LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.docx \(live.com\)](https://live.com)

ESTADO DE MEXICO	✓	35	X ³⁶
GUANAJUATO	✓	37	X ³⁸
GUERRERO ³⁹	X		X
HIDALGO	✓	40	X ⁴¹
JALISCO	✓	42	X ⁴³
MICHOACAN	✓	44	X ⁴⁵
MORELOS	✓	46	X ⁴⁷
NAYARIT	✓	48	X ⁴⁹
NUEVO LEON	✓	50	X ⁵¹
OAXACA	✓	52	X ⁵³
PUEBLA	✓	54	X ⁵⁵

³⁵ Congreso del Estado de México/" Ley de Movilidad del Estado de México" /Ultima reforma: decreto número 159/Artículo 2 fracción III/ Disponible en línea en: [46-MOVILIDAD.doc \(live.com\)](#)

³⁶ Ídem.

³⁷ Congreso del Estado de Guanajuato/" Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato Y sus Municipios" /Ultima reforma: 08-12-2022/Artículo 7 fracción V/ Disponible en línea en: [LMEGM_REF_08Dic2022.pdf \(congreso-gto.s3.amazonaws.com\)](#)

³⁸ Congreso del Estado de Guanajuato/" Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato Y sus Municipios" /Ultima reforma: 08-12-2022/ Disponible en línea en: [LMEGM_REF_08Dic2022.pdf \(congreso-gto.s3.amazonaws.com\)](#)

³⁹ Congreso del Estado de Guerrero/" Ley de Transporte y Vialidad del Estado De Guerrero" /Ultima reforma: 17-082021/ Disponible en línea en: [LEY-DE-TRANSPORTE-Y-VIALIDAD-DEL-ESTADO-DE-GUERRERO-0-2021-08-19.pdf \(congresogro.gob.mx\)](#)

⁴⁰ Congreso del Estado de Hidalgo/" Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo" /Ultima reforma: 30-072018/Artículo 3 fracción IX/ Disponible en línea en: [Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo.pdf \(congreso-hidalgo.gob.mx\)](#)

⁴¹ Ídem.

⁴² Congreso del Estado de Jalisco/" Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco" /Ultima modificación: 01-08-2023/Artículo 4 fracción CVI/ Disponible en línea en: [Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco-140823.pdf \(congresoajal.gob.mx\)](#)

⁴³ Ídem.

⁴⁴ Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo/" Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo" /Ultima reforma: 16-06-2023/Artículo 6 fracción XVI/ Disponible en línea en: [LEY-DE-MOVILIDAD-Y-SEGURIDAD-VIAL-FE-DE-ERRATAS-16-DE-JUNIO-DE-2023.pdf \(congresomich.gob.mx\)](#)

⁴⁵ Ídem.

⁴⁶ Congreso del Estado de Morelos/" Ley de Transporte del Estado De Morelos" /26-03-2014/Artículo 2 fracción IV/ Disponible en línea en: [LTRANSPEM.pdf \(movilidadytransporte-morelos-gob.com\)](#)

⁴⁷ Ídem.

⁴⁸ Congreso del Estado de Nayarit/" Ley de Movilidad del Estado de Nayarit" / Ultima reforma 4-04- 2023/Artículo 5 fracción IX/ Disponible en línea en: [Movilidad del Estado de Nayarit ley de.pdf \(congresonayarit.gob.mx\)](#)

⁴⁹ Ídem.

⁵⁰ Congreso del Estado de Nuevo León/" Reglamento de la Ley de Movilidad Sostenible y de Accesibilidad para el Estado de Nuevo León" /11-12-2020/Artículo 2 fracción VII/ Disponible en línea en: [reglamento_0.pdf \(nl.gob.mx\)](#)

⁵¹ Congreso del Estado de Nuevo León/" Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León Disponible en línea en: [LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEON.pdf \(hcnl.gob.mx\)](#)

⁵² Congreso del Estado de Oaxaca/" Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca" /Ultima reforma:18-03-2023/Artículo 4 fracción XXI/ Disponible en línea en: [Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca \(dto ref 964 aprob LXV Legis 8 mar 2023 PO 11 20a Secc 18 mzo 2023\).pdf \(congreso0oaxaca.gob.mx\)](#)

⁵³ Ídem.

⁵⁴ Congreso del Estado de Puebla/" Ley de Vialidad para el Estado Libre y Soberano de Puebla" /Ultima reforma: 21-10-2022/Artículo 4 fracción VIII/ Disponible en línea en: [Ley de Vialidad para el Estado Libre y Soberano de Puebla 21_10_2022.\(3\).pdf](#)

⁵⁵ Ídem.

QUERETARO ⁵⁶	X	X
QUINTANA ROO	✓ 57	X ⁵⁸
SAN LUIS POTOSI	✓ 59	X ⁶⁰
SINALOA	X ⁶¹	✓ 62
SONORA ⁶³	X	X
TABASCO	✓ 64	X ⁶⁵
TAMAULIPAS	✓ 66	✓ 67
TLAXCALA	✓ 68	X ⁶⁹
VERACRUZ	✓ 70	X ⁷¹
YUCATAN ⁷²	✓	✓
ZACATECAS	✓ 73	✓ 74

⁵⁶ Congreso del Estado de Querétaro/“ Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro” /22-11-2019/Disponible en línea en: [043_60.pdf \(legislaturaqueretaro.gob.mx\)](#)

⁵⁷ Congreso del Estado de Quintana Roo/“ Ley de Movilidad del Estado De Quintana Roo”/Ultima reforma: 25-08-2023/Artículo 5 fracción XIII/Disponible en línea en: [L189-XVII-20230825-L1720230825095.pdf \(congresogroo.gob.mx\)](#)

⁵⁸ Ídem.

⁵⁹ Congreso del Estado de San Luis Potosí/“ Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí”/Ultima versión: 13-05-2022/Artículo 6 fracción X/Disponible en línea en: [ley-de-transito-del-estado-de-san-luis-potosi.pdf \(justia.com\)](#)

⁶⁰ Ídem.

⁶¹ Congreso del Estado de Sinaloa/“ Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa” /Ultima reforma: 20-01-2023/Disponible en línea en: [Ley_59.pdf \(congresosinaloa.gob.mx\)](#)

⁶² Ídem.

⁶³ Congreso del Estado de Sonora/“ Ley de Transporte para el Estado de Sonora” /Ultima modificación: 12-08-2019/Disponible en línea en: [Doc_59.pdf \(congresoson.gob.mx\)](#)

⁶⁴ Congreso del Estado de Tabasco/“ Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco” /Ultima reforma: 3-04-2023/Artículo 1 fracción I/Disponible en línea en: [Ley-General-de-Transito-y-Vialidad-del-Estado-de-Tabasco.pdf \(congresotabasco.gob.mx\)](#)

⁶⁵ Congreso del Estado de Tabasco/“ Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco” /Ultima reforma: 3-04-2023/Disponible en línea en: [Ley-General-de-Transito-y-Vialidad-del-Estado-de-Tabasco.pdf \(congresotabasco.gob.mx\)](#)

⁶⁶ Congreso del Estado de Tamaulipas/“ Ley de Movilidad del Estado de Tamaulipas” /27-04-2023/Artículo 4 fracción XIII/Disponible en línea en: [Ley de Movilidad del Estado de Tamaulipas.pdf \(congresotamaulipas.gob.mx\)](#)

⁶⁷ Gobierno de Tamaulipas/“ Reglamento de Tránsito del Estado de Tamaulipas” /02-12-2010/Artículo 182/Disponible en línea en: [Reg de Tránsitoabril.docx \(live.com\)](#)

⁶⁸ Congreso del Estado de Tlaxcala/“ Reglamento de la Ley De Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala en materia de Transporte Público y Privado” /Exp: 17-04-2008/Artículo 3 fracción V/Disponible en línea en: [reglamento de la ley de comunicaciones y transportes en el estado de tlaxcala.pdf](#)

⁶⁹ Congreso del Estado de Tlaxcala/“ Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala” /Ultima reforma:23-04-2021/Disponible en línea en: [22_Ley_de_comunica.pdf \(congresodetlaxcala.gob.mx\)](#)

⁷⁰ Congreso del Estado Veracruz de Ignacio de la Llave/“ Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Veracruz de Ignacio De La Llave” / Ultima publicación: 22-03-2021/Artículo 3 fracción V/Disponible en línea en: [LTRANSITOSEGURIDADVIAL22032021.pdf \(legisver.gob.mx\)](#)

⁷¹ Congreso del Estado Veracruz de Ignacio de la Llave/“ Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Veracruz de Ignacio De La Llave” / Ultima publicación: 22-03-2021/Disponible en línea en: [LTRANSITOSEGURIDADVIAL22032021.pdf \(legisver.gob.mx\)](#)

⁷² Congreso del Estado de Yucatán/“ Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán” /Ultima publicación: 21-06-2011/Artículos 2 fracción XIV y 382/ Disponible en línea en: [Reglamento_vialidad.pdf \(yucatan.gob.mx\)](#)

⁷³ Congreso del Estado de Zacatecas/“ Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas” /Ultima reforma: 23-11-2019/Artículo 34/Disponible en línea en: [ley&cual=141&tipo=pdf \(congresozac.gob.mx\)](#)

⁷⁴ Congreso del Estado de Zacatecas/“ Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas” / 07-06-2017/Artículo 148/Disponible en línea en: [Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas.pdf](#)

En las leyes locales en la materia de las 32 entidades federativas, se menciona el término conductor en 25, mas no de manera homogénea en relación a que entender por este concepto; y en lo que se refiere al concepto de escuela para conductores o de manejo, se menciona en 5, pero también no existe uniformidad en cuanto a que entender por este vocablo.

Respecto a este estudio de derecho comparado, se puede observar que solo en cinco entidades del país, tienen una regulación sobre estas, ya sea en reglamentos de tránsito o en leyes en materia de movilidad o seguridad vial, de ello se deriva la importancia de incorporarlas a la ley y con ello determinar criterios claros para su operación y certificación que se puedan unificar a nivel nacional.

Por eso, resulta necesario establecer una definición homogénea para entender lo mismo en todo el país cuando hablamos de escuelas para conducir, y que mejor manera para sentar este precedente, desde la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Por lo cual, se propone una definición que busca utilizar lo ya contenido en la normativa interna correspondiente solo a 5 Entidades Federativas del país, que cuentan con una definición o normativa alguna como Campeche, Sinaloa, Tamaulipas, Yucatán y Zacatecas.

De igual manera se realizó un estudio de derecho comparado internacional con 5 países los cuales son:

Colombia (Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre).

Artículo 2o. Definiciones.

Centro de enseñanza para conductores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixtos que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas.⁷⁵

Costa Rica (Ley 8709 para la Regulación de las Escuelas de Manejo).

Artículo 3.- Definición

Entiéndese por escuela de manejo, la empresa dedicada a la enseñanza de la conducción de vehículos automotores, con el objetivo de que los aspirantes a la licencia de conducir adquieran la capacidad y destreza suficientes, para aprobar,

⁷⁵ Diario Oficial/ LEY 769 DE 2002, "Código Nacional de Tránsito Terrestre" / No. 44.932/ 13 de septiembre de 2002/Colombia/ Disponible en línea en: [mesicic2_col_ley_769_2002.pdf \(oas.org\)](#)

satisfactoriamente, ante la Dirección General de Educación Vial, el examen práctico de manejo establecido por ley.⁷⁶

Guatemala (Ley de tránsito decreto 132-96).

Artículo 17. Escuelas de Aprendizaje. Los certificados o títulos extendidos por las escuelas de aprendizaje de tránsito, debidamente autorizadas por el Ministerio de Gobernación y registradas en el Departamento de tránsito, serán válidos para acreditar la capacidad teórica y práctica de quienes soliciten licencia de conducir, según lo normen los reglamentos.⁷⁷

Bolivia (Ley N.º 145 del Servicio General de Identificación Personal y del Servicio General de Licencias Para Conducir).

Artículo 26. (ESCUELA PÚBLICA DE CONDUCTORES DE VEHICULOS). Se crea la Escuela Pública de Conductores de Vehículos terrestres en todo el territorio del Estado Plurinacional como unidad del Servicio General de Licencias para Conducir SEGELIC, cuyas funciones, atribuciones y otros serán establecidos mediante Decreto Supremo.⁷⁸

España (Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores).

Artículo 41. De la enseñanza de la conducción.

1. El aprendizaje de la conducción se realizará en escuelas de conductores autorizadas conforme a la normativa vigente.
2. En ningún caso podrá ser admitido a las pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general necesarias para obtener el permiso de conducción quien no haya realizado su formación de acuerdo con lo previsto en el apartado anterior, salvo que haya sido titular de un permiso de categoría equivalente o superior.

⁷⁶ Sistema Costarricense de Información Jurídica/” Ley 8709 de Regulación de las Escuelas de Manejo “/03/02/2009/Asamblea Legislativa de Puerto Rico/ Disponible en línea en: [Sistema Costarricense de Información Jurídica \(pgrweb.go.cr\)](http://Sistema.Costarricense.de.Información.Jurídica.pgrweb.go.cr)

⁷⁷ Congreso de la República de Guatemala/” Ley de Tránsito” / 23-12-1996/Guatemala/ Disponible en línea en: [leydetransito.pdf \(asisehace.gt\)](http://leydetransito.pdf(asisehace.gt))

⁷⁸ Asamblea Legislativa Plurinacional/” Ley del Servicio General de Identificación Personal y del Servicio General de Licencias para Conducir” / 27-06-2011/ Bolivia/ Disponible en línea en: [ley-nº-045-contra-el-racismo-y-toda-forma-de-discriminacion.pdf \(defensoria.gob.bo\)](http://ley-nº-045-contra-el-racismo-y-toda-forma-de-discriminacion.pdf(defensoria.gob.bo))

3. Se exceptúa de lo dispuesto en los apartados anteriores al personal examinador encargado de calificar las pruebas de control de aptitudes y comportamientos para la obtención de permisos y licencias de conducción, de acuerdo con lo establecido en el anexo VIII.

4. Asimismo, se podrá realizar el aprendizaje en la conducción mediante la obtención de una licencia de aprendizaje en los términos que se establezcan mediante Orden del Ministro del Interior.

La licencia de aprendizaje podrá otorgarse por una sola vez, siempre que el solicitante designe a la persona que habrá de acompañarle durante el aprendizaje y que estará, en su caso, a cargo del doble mando del vehículo.

Artículo 72. Escuelas y Organismos autorizados para expedir permisos de conducción y la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas.

1. Por el Ministro del Interior se determinarán las escuelas y Organismos militares y de la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil facultados para expedir permisos de conducción, así como la autorización especial para conducir vehículos que transporten mercancías peligrosas, que podrán ser canjeados por sus equivalentes previstos en los artículos 4 y 25, respectivamente.

2. La formación impartida en las escuelas y organismos a que se refiere el apartado anterior y las pruebas realizadas se ajustarán, con carácter general, a lo dispuesto en los capítulos III y IV del título II sin perjuicio de las especialidades que correspondan a la naturaleza militar de los vehículos y que deberán ser tenidas en cuenta al otorgar la autorización de la escuela u organismo. También se ajustarán a lo dispuesto en dicho capítulo III los vehículos militares empleados en las referidas pruebas, en la medida en que lo permitan sus características especiales y los criterios operativos que rigen la dotación de material automóvil en las Fuerzas Armadas.

3. El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y su organización periférica, previa la correspondiente autorización de la dirección del centro, podrá inspeccionar las escuelas facultadas a que se refiere el apartado 1 con el fin de comprobar si los medios, programas, objetivos y métodos empleados son adecuados para la enseñanza de la conducción y si las pruebas de aptitud se realizan conforme a lo

dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.⁷⁹

De igual manera el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores, define a las Escuelas para Conductores: Enseñanzas conducentes a la adquisición de los conocimientos, habilidades, aptitudes o comportamientos esenciales para la seguridad de la circulación por parte de los aspirantes a la obtención de alguno de los diferentes permisos o licencias de conducción existentes.⁸⁰

Es verdad, que el no saber conducir un vehículo automotor es solo uno de los factores que intervienen en un siniestro de tránsito, pero dar una solución a ello es avanzar, a fin de evitar el problema de la inseguridad vial en nuestro país.

El gobierno debe preocuparse no solo por realizar campañas de prevención de siniestros de tránsito o amonestación de trasgresiones al marco normativo, sino también en materia de educación vial, en la que se incluya el saber conducir, para que la política pública sea integral.

La importancia de una adecuada regulación de las escuelas para conducir debe estar basada en atender primordialmente el derecho a la movilidad y seguridad vial para prevenir los siniestros de tránsito y con ello salvaguardar la integridad física y la prevención de lesiones y muertes de todas las personas usuarias de las vías y de los sistemas de transporte, a fin de generar personas usuarias seguras.

La ley contempla que deben existir 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 prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros, por esto es de vital importancia regular y reconocer a las escuelas para conducir para lograr este objetivo.

Por lo consiguiente, la propuesta que se plantea busca que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial atendiendo a su facultad de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres

⁷⁹ Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado/ "Real Decreto 818/2009, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores" / 08-06-1990/ Gobierno de España/ Disponible en línea en: [BOE-A-2009-9481 Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.](#)

⁸⁰ Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado/ Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores. / 28-10-2003/ Gobierno de España/ Disponible en línea en: [BOE-A-2003-19801 Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.](#)

órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de la Ley, sea el encargado de determinar los lineamientos que ayuden a unificar los criterios a nivel nacional en relación a las escuelas para conducir, su certificación, así como de su personal en las áreas de dirección, instrucción y evaluación, por la obligación que le reviste.

Las reformas que se plantean nutrirán las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial, reforzara la inclusión para personas con discapacidad y busca capacitación y profesionalización del personal de las escuelas para conducir, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Lo más importante que se puede obtener de regular y reconocer en la ley a las escuelas para conducir, es que estas podrán acompañar a la población en general para ayudarlos a adquirir los conocimientos necesarios para acreditar los exámenes correspondientes para obtener o renovar su licencia o permiso de conducir, pero para hacer una acompañamiento integral deben de tener todos las certificaciones, tanto la escuela como su personal, las cuales deben también de tener los criterios necesarios para dar el contenido más adecuado, todo esto se podrá lograr de la mano del estado, en los tres órdenes de gobierno, pasando por el Sistema Nacional, así como por las Entidades Federativas, el primero da lineamientos generales para las certificaciones y las segundas certifican, de tal manera que se unifican criterios a nivel nacional, y se establece una concurrencia y coordinación para cumplir con el objeto de la ley.

La importancia de la certificación de las escuelas para conducir así como de su personal en las áreas de dirección, instrucción y evaluación, radica en prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos, teniendo un enfoque basado en el profesionalismo, calidad y servicio del personal de estas escuelas, con ello se podrá avanzar para tener vialidades más seguras, y brindar una conciencia de la importancia respecto a los principios de la movilidad y seguridad vial, el no tener un ente encargado de vigilarlos, abre las puertas de la informalidad, al no generar condiciones adecuadas para la enseñanza y en su caso acreditación del examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como del examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias. Las reformas que se hacen al marco normativo vigente están alineadas a respetar las atribuciones que realizan en leyes secundarias otras dependencias en la materia presente de esta iniciativa.

Un ejemplo de esto, reconocemos la labor permanente que realiza la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), para expedir las licencias federales para un conductor, ya que el artículo 36 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal tiene como requerimientos para otorgar esta: “El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos o simuladores que se establezcan en el reglamento respectivo.”⁸¹

A su vez el artículo 88 y 89 del **Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares**, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994, establece que “Los conductores de vehículos destinados a los servicios de autotransporte federal y al transporte privado en los términos del artículo 36 de la Ley, deberán obtener y en su caso, renovar la licencia federal de conductor que expida la Secretaría.

De igual manera, el artículo 89 dispone que: Para obtener la licencia federal de conductor, el interesado deberá presentar solicitud por escrito a la Secretaría, a la cual deberá adjuntar en todos los casos la constancia de aptitud psicofísica, dos fotografías tamaño infantil a color y de frente, comprobante de domicilio, y certificado de capacitación”.⁸²

Como lo dispone la normativa la SICT, para adquirir la licencia federal de conductor es necesario tener un certificado de capacitación y este es otorgado por los Centros de Capacitación y Adiestramiento.

El 6 de julio de 1999, es publicado en el Diario Oficial de la Federación los “Lineamientos conforme a los cuales los conductores del autotransporte federal y transporte privado podrán acreditar la capacitación y adiestramiento para obtener, refrendar o, en su caso, renovar la licencia federal de conductor”.

En dicho documento se establece en sus considerandos “Que el Programa Nacional de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000, establece como tarea prioritaria promover, de acuerdo con los programas implantados por el Sector Educativo Nacional, **la creación de Centros de Capacitación de Conductores del**

⁸¹ Cámara de Diputados Federal/” Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, art 36” / Última reforma publicada DOF 01-12-2020/México/ Disponible en línea en: [27_011220.pdf \(diputados.gob.mx\)](https://diputados.gob.mx/011220.pdf)

⁸² Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes/” Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares/Artículos 88 y 89/ Última reforma publicada DOF 28-11-2000/ Disponible en línea en: [10_Reglamento_de_Autotransporte_Federal_y_Servicios_Aux.pdf \(sct.gob.mx\)](https://sct.gob.mx/10_Reglamento_de_Autotransporte_Federal_y_Servicios_Aux.pdf)

Autotransporte Público Federal, para disminuir los riesgos de accidentes en los caminos y puentes de jurisdicción federal;⁸³

A la fecha el número de Centros de Capacitación Autorizados por Entidad Federativa es el siguiente:

ESTADO	CENTRO DE CAPACITACIÓN EXTERNO	CENTRO DE CAPACITACIÓN INTERNO	TOTALES
AGUASCALIENTES	5	-	5
BAJA CALIFORNIA	8	-	8
BAJA CALIFORNIA SUR	1	-	1
CAMPECHE	1	-	1
CHIAPAS	7	1	8
CHIHUAHUA	8	-	8
CIUDAD DE MÉXICO	22	5	27
COAHUILA	5	1	6
COLIMA	5	-	5
DURANGO	6	-	6
ESTADO DE MÉXICO	34	5	39
GUANAJUATO	13	3	16
GUERRERO	1	-	1
HIDALGO	11	-	11
JALISCO	12	2	14
MICHOACÁN	4	1	5
MORELOS	3	-	3
NAYARIT	1	-	1
NUEVO LEÓN	15	2	17
OAXACA	4	2	6
PUEBLA	5	1	6
QUERÉTARO	7	2	9
QUINTANA ROO	6	1	7
SAN LUIS POTOSÍ	5	1	6

⁸³ Diario Oficial de la Federación/ "LINEAMIENTOS conforme a los cuales los conductores del autotransporte federal y transporte privado podrán acreditar la capacitación y adiestramiento para obtener, refrendar o, en su caso, renovar la licencia federal de conductor "/ Secretaría de Comunicaciones y Transportes/ DOF: 06/07/1999/ Disponible en línea en: [DOF - Diario Oficial de la Federación](#)

SINALOA	8	-	8
SONORA	4	-	4
TABASCO	9	2	11
TAMAULIPAS	18	1	19
TLAXCALA	4	1	5
VERACRUZ	19	4	23
YUCATÁN	3	2	5
ZACATECAS	1	-	1
TOTALES	255	37	292

Del Directorio de Centros de Capacitación y Adiestramiento autorizados por la SCT, podemos observar que existen:

- 255 centros de capacitación externos
- 37 centros de capacitación internos
- 292 centros de capacitación en operación a la fecha
- A la fecha se cuenta con 153 Centros autorizados para impartir cursos de doblemente articulado (TSR/TSS).⁸⁴

Glosario:

Centro de capacitación externo: capacita a toda persona que lo solicite, da servicio a terceros.

Centro de capacitación interno: capacita únicamente al personal que trabaja en la empresa.

Es en entonces que la presente reforma atiende las necesidades de los tres órdenes de competencia, sin invadir facultades de las mismas, ya que lo que se dispone es armonizar y dar congruencia al transporte que no sea de jurisdicción federal, para que este esté alineado a las practicas nacionales e internacionales que rigen al mismo; Para operar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial con eficiencia y armonía debemos de contemplar todo el universo de participantes que deben estar en sintonía con la misma, como son las escuelas para conducir, las cuales podrán abonar con las prácticas que ya realiza la SICT, por el bienestar de las personas y la seguridad vial a nivel nacional.

⁸⁴ Secretaría de Comunicaciones y Transportes/" Directorio de Centros de Capacitación y Adiestramiento autorizados por la SCT" / Subsecretaría de Autotransporte Federal/ 2023/ Disponible en línea en: [Directorio_CECAF_20062022.pdf \(sct.gob.mx\)](#)

Consideramos que es una prioridad el regular la existencia de estas escuelas, a fin de disminuir los siniestros de tránsito, y con ello fortalecer su vital importancia para alcanzar una visión cero.

Para mejor comprensión de la propuesta, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO VIGENTE	PROYECTO DE DECRETO
<p>Artículo 3. Glosario.</p> <p>I. ... a la XVII.</p> <p>XVIII Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;</p> <p>XIX. ... a la LXX.</p>	<p>Artículo 3. Glosario.</p> <p>I. ... a la XVII.</p> <p>XVIII. Escuelas para conducir: Centro docente certificado y facultado para impartir de forma profesional la enseñanza teórica y práctica de conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos necesarios, que permitan la conducción segura, responsable, y con ello promover la seguridad vial, para coadyuvar en la obtención o renovación de permisos o licencias de conducir que emita la autoridad competente.</p> <p>XIX. ... a la LXXI.</p>
<p>Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>A. ...</p> <p>B.</p> <p>I. a la XI. ...</p> <p>XII ...</p> <p>a) a la j). ...</p> <p>k) Sin correlativo</p> <p>XIII. a XIV. ...</p>	<p>Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>A. ...</p> <p>B.</p> <p>I. a la XI. ...</p> <p>XII ...</p> <p>a) a la j). ...</p> <p>k) Emitir los lineamientos correspondientes que permitan la uniformidad para la certificación de escuelas para conducir, así como de su personal en las áreas de dirección, instrucción y evaluación;</p>

	XIII. a XIV. ...
<p>Artículo 29. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>La Federación y las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:</p> <p>I... a XI...</p> <p>XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y</p> <p>XIII. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.</p> <p>XIV Sin correlativo</p>	<p>Artículo 29. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>La Federación y las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:</p> <p>I... a XI...</p> <p>XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial;</p> <p>XIII. Información sobre escuelas para conducir certificadas, así como de su personal en las áreas de dirección, instrucción, evaluación y los resultados de los exámenes que realice la autoridad competente, y</p> <p>XIV. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.</p>
<p>Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>I. ... a VII. ...</p> <p>VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;</p>	<p>Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>I. ... a VII. ...</p> <p>VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público, servicios de emergencia, así como de su personal en las áreas de dirección, instrucción y evaluación de las escuelas para</p>

<p>VIII. ... a XX</p>	<p>conducir certificadas en Lengua de Señas Mexicana;</p> <p>VIII. ... a XX</p>
<p>Artículo 51. De la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.</p> <p>La Federación, las entidades federativas y los municipios, establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.</p> <p>Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.</p> <p>Las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito</p>	<p>Artículo 51. De la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.</p> <p>La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. A su vez se apegarán a los lineamientos emitidos por el Sistema Nacional para la reglamentación de la certificación de escuelas para conducir, así como de su personal en las áreas de dirección, instrucción y evaluación, para coadyuvar con las autoridades competentes para la acreditación de los exámenes antes mencionados. Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.</p> <p>Para personas con discapacidad, el examen de valoración integral deberá realizarse en formatos accesibles, para lo</p>

<p>que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.</p>	<p>cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.</p> <p>Las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas conduciendo bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.</p>
<p>Artículo 65. De la formación.</p> <p>La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.</p> <p>...</p>	<p>Artículo 65. De la formación</p> <p>La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional, incluido personal directivo, de instrucción y evaluación de las escuelas para conducir certificadas, cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 67. De las Entidades Federativas.</p> <p>Corresponde a las entidades federativas:</p> <p>I.... a XXI. ...</p> <p>XXII. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías, y</p>	<p>Artículo 67. De las Entidades Federativas.</p> <p>Corresponde a las entidades federativas:</p> <p>I.... a XXI. ...</p> <p>XXII. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías;</p>

<p>XXIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p> <p>XXIV. Sin correlativo</p>	<p>XXIII. La certificación de escuelas para conducir, así como de su personal en las áreas de dirección, instrucción y evaluación, la cual deberá de realizarse cada tres años, y</p> <p>XXIV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>
---	--

Es entonces que las escuelas para conducir deben educar, formar y concientizar a quienes conducen un vehículo automotor.

Por ello, es importante que estas escuelas tengan a su personal que se encuentre en las áreas de dirección, instrucción y evaluación, con la certificación expedida correspondiente por autoridad competente.

A su vez debe existir un temario teórico-práctico estandarizado a nivel nacional que incluya: Manual del Conductor, requerimientos mínimos para los vehículos de enseñanza y supervisión constante de la autoridad competente.

La formación integral, tanto teórica como practica en relación a aprender a conducir un vehículo automotor debe incluir entre otros aspectos: Convivencia respetuosa con otros usuarios, concientización de la importancia de la seguridad vial, conocimiento de los factores y percepción de riesgo, autoevaluación responsable de aptitudes y comportamientos, así como conocimiento de las normas y perfeccionamiento de las habilidades para la conducción de un vehículo automotor.

Debemos tener presente que un conductor bien formado, es un conductor seguro, por lo que el curso para conducir debe ser un instrumento necesario para la persona que solicite la licencia de conducir, ya sea por primera vez, o para reposición.

El objetivo de una **escuela para conducir** es mejorar las habilidades del conductor, pero lo anterior requiere de ciertas condiciones, como sería: lecciones teóricas de calidad y vehículos adecuados para la instrucción práctica.

Estas escuelas deben transmitir a sus alumnos valores viales, hábitos de conducción y actitudes positivas de convivencia en la vía pública, a fin de satisfacer las necesidades de la sociedad a través de una consciencia vial segura para todos, es decir, son un factor fundamental para lograr una convivencia de movilidad pacífica, atendiendo a la jerarquía de movilidad.

Así entonces, expedir una licencia de conducir requiere que esta sea antecedida por la aprobación de exámenes teórico y práctico que comprende la inspección del automóvil, acciones de seguridad antes de encender el motor, maniobras básicas como reversa y vueltas en tres puntos, estacionamiento e incorporación y comportamiento en las distintas vías de circulación, lo que avalen la capacidad de la persona para conducir un vehículo automotor, así como de un examen médico; Psicosenométrico: que examina la aptitud mental y coordinación motriz, todo esto podría brindarlo una escuela para conducir que avale la aprobación de un curso para conducir por parte de la persona, y que esta cuenta con una formación vial.

De acuerdo a la Asociación de Autoescuelas Profesionales de Formación Vial de México, AC, en el año 2022 existían 510 autoescuelas en nuestro país.⁸⁵

Esta Asociación contaba en el año 2017 con 85 miembros, y en 2023 ya cuenta con 354.⁸⁶

Entre los miembros de la Asociación Iberoamericana de Centros de Educación y Formación Vial, conformada por 15 países se respetan los siguientes aspectos:

- La vigencia de las licencias oscila en una duración mínima de 3 y máxima de 10 años.
- En 9 de los 15 países, el curso en autoescuela para obtener la licencia es obligatorio.
- En 14 países, el examen médico, el examen teórico, y el examen práctico es obligatorio.
- En 14 países existe una licencia nacional.

Sin embargo, y a pesar de que nuestro país es miembro de esta Asociación, "El 90% de los automovilistas de nuestro país, aprendieron a conducir **de forma empírica**, según un informe del Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI) de México.

⁸⁵ Asociación de Autoescuelas Profesionales de Formación Vial de México A.C./" Censo 2022, Escuelas de Manejo de México" /Boletín para los socios/ 10-10-2023/ 19hrs/Disponible en línea en: automex.org

⁸⁶ Asociación de Autoescuelas Profesionales de Formación Vial de México A.C./" Censo 2022, Escuelas de Manejo de México" /Boletín para los socios/ 10-10-2023/ 19hrs/Disponible en línea en: automex.org

En una encuesta a 3 mil automovilistas, 60% dijo haber aprendido con un conocido, 30% lo hizo solo al ver a otros conductores y **10% sí tomó clases**".⁸⁷

De acuerdo a la Asociación de Autoescuelas Profesionales de Formación Vial de México, AC:

- Para obtener una licencia de conducir, el requisito de examen médico es obligatorio en 9 entidades, el examen teórico en 20 entidades y el examen práctico en 13 entidades.

¿Cómo alcanzar la visión cero, que implica dar un enfoque ético a la seguridad vial para reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves de siniestros de tránsito, cuando la gran mayoría de quienes manejan no tienen la preparación académica para conducir un vehículo motorizado?

El presente proyecto de decreto busca proteger la vida no solo del conductor de un vehículo motorizado, sino de todas las personas que de una u otra forma dependen de su responsabilidad al conducir, con esto estaríamos cumpliendo el mandato constitucional de otorgar una movilidad segura.

Esta iniciativa es un trabajo conjunto con las organizaciones civiles Coalición Movilidad Segura y la Asociación de Autoescuelas Profesionales de Formación Vial de México, las cuales son un referente en el tema y que aglutinan las voces y a especialistas en la materia de movilidad y seguridad vial, las causas ciudadanas es lo que nos une para impulsar en la legislación las mejores prácticas con el fin de salvar vidas y unir a todos los actores para empezar el cambio hacia una movilidad segura.

Sin duda, las escuelas para conducir son un eslabón de gran importancia, las cuales se encuentran entre la autoridad competente y el conductor de un vehículo motorizado.

La obligación por ley de reconocer y regular a estas escuelas ayudara a que quien conduzca un vehículo automotor lo haga con seguridad.

No podemos esperar una movilidad y seguridad vial con visión cero, si quienes conducen un vehículo motorizado, no cuentan con los conocimientos teóricos y prácticos para que ello ocurra.

La visión cero es la consecuencia, las escuelas para conducir son parte de la causa.

⁸⁷ UnoTV/ " ¡Automovilistas a la mexicana! ¿Cómo aprendiste a conducir?" /18 junio, 2021/Juan Rivas/México/Disponible en línea en: [¡Automovilistas a la mexicana! ¿Cómo aprendiste a conducir? - Uno TV](#)

Un vehículo motorizado no es un peligro por sí mismo para la movilidad y la seguridad vial, pero se convierte en un riesgo latente cuando quien lo conduce no es consciente de su responsabilidad ante los demás usuarios de la vía pública.

La movilidad y la seguridad vial requieren de fomentar una **cultura del conductor**, que implica conocimientos y habilidades que se adquieren a través de un proceso educativo, en el que los instructores cuentan un papel fundamental.

Todos conocemos a una persona que murió a causa de un siniestro de tránsito, quizás porque no sabía conducir, o porque alguien no sabía conducir; consideramos que no necesitaríamos más consideraciones o datos para aprobar el presente proyecto de decreto.

Perder la vida, o sufrir una incapacidad a consecuencia de un siniestro de tránsito le puede suceder a cualquiera en algún momento, sería positivo que tomáramos en cuenta esto.

Conducir con formación académica, es una toma de decisiones continua que salva vidas, por lo que una formación de calidad permite adquirir los conocimientos, aptitudes y actitudes necesarios para conducir un vehículo automotor y enfrentarse a los retos de la movilidad con seguridad y responsabilidad.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a consideración de esta asamblea, la siguiente iniciativa con:

PROYECTO DE DECRETO

POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo Único: Se reforma fracción XII del artículo 29, la fracción VIII del artículo 31, el artículo 51, el segundo párrafo del artículo 65, la fracción XXII del artículo 67; y se adicionan la fracción XVIII al artículo 3 corriéndose las subsecuentes, el inciso k) a la fracción XII de la literal B del artículo 7, la fracción XIII al artículo 29, corriéndose la subsecuente; un segundo párrafo al artículo 51, y la fracción XXIII al artículo 67, corriéndose la subsecuente; todas de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 3. Glosario.

I. ... a la XVII.

XVIII. Escuelas para conducir: Centro docente certificado y facultado para impartir de forma profesional la enseñanza teórica y práctica de conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos necesarios, que permitan la conducción segura, responsable, y con ello promover la seguridad vial, para coadyuvar en la obtención o renovación de permisos o licencias de conducir que emita la autoridad competente.

XIX. ... a la LXX.

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

A. ...

B.

I. a la XI. ...

XII ...

a) a la j). ...

k) Emitir los lineamientos correspondientes que permitan la uniformidad para la certificación de escuelas para conducir, así como de su personal en las áreas de dirección, instrucción y evaluación;

XIII. a XIV. ...

Artículo 29. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.

La Federación y las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

I... a XI...

XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial;

XIII. Información sobre escuelas para conducir certificadas, así como de su personal en las áreas de dirección, instrucción, evaluación y los resultados de los exámenes que realice la autoridad competente, y

XIV...

Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.

...

...

...

I. ... a VII. ...

VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público, servicios de emergencia, **así como de su personal en las áreas de dirección, instrucción y evaluación de las escuelas para conducir certificadas** en Lengua de Señas Mexicana;

IX. ... a XX

Artículo 51. De la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir. La Federación, las entidades federativas, los municipios **y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México**, establecerán en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que

demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. **A su vez se apegarán a los lineamientos emitidos por el Sistema Nacional para la reglamentación de la certificación de escuelas para conducir, así como de su personal en las áreas de dirección, instrucción y evaluación, para coadyubar con las autoridades competentes para la acreditación de los exámenes antes mencionados.** Asimismo, podrán establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

Lo anterior sin perjuicio de la facultad que tiene la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a través de los centros de capacitación y adiestramiento, para otorgar el certificado de capacitación vigente, para la renovación u otorgamiento de la licencia correspondiente.

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

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

Artículo 65. De la formación

La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional, **incluido personal directivo, de instrucción y evaluación de las escuelas para conducir certificadas**, cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

...

Artículo 67. De las Entidades Federativas. Corresponde a las entidades federativas:

I.... a XXI. ...

XXII. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías;

XXIII. La certificación de escuelas para conducir, así como de su personal en las áreas de dirección, instrucción y evaluación, la cual deberá de realizarse cada tres años, y

XXIV...

Artículos Transitorios

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

Segundo. - Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

Tercero. - Las Entidades Federativas del país contarán con 365 días a partir de la publicación en el Diario Oficial de la Federación del presente decreto, para certificar a las escuelas para conducir existentes.

Cuarto. - Las Legislaturas de las Entidades Federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes en la materia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en el presente decreto.


ATENTAMENTE



Álvarez Máynez Jorge



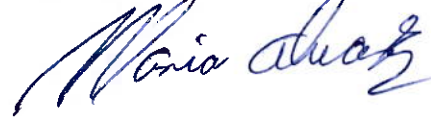
Chávez Pérez María Leticia



Cheitorivski Woldenberg Salomón

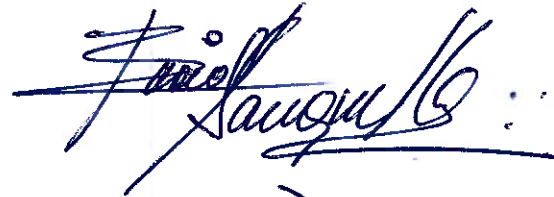
Adams Pereyra Olga Zulema

Álvarez Solís María Asención



Armentía López Pedro

Banquells Núñez María Del Rocío



Barrera Sepúlveda Sergio

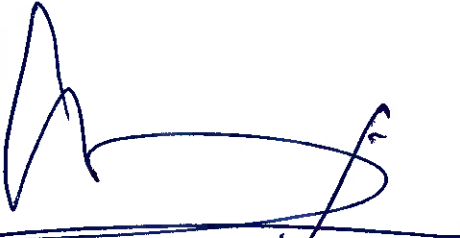


Caro Cabrera Salvador



Castañeda González Omar Enrique

de la Garza Garza Arturo Bonifacio



Delgado Ventura Pablo Gil

Fernández Castillo Horacio



Flores Gómez Mirza



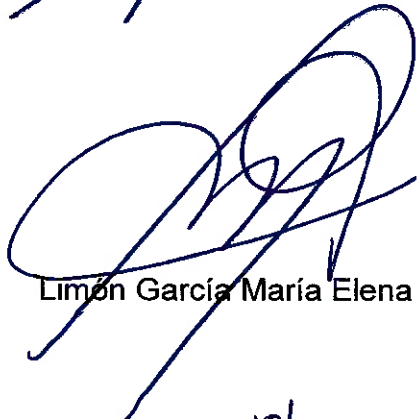
García Medina Amalia Dolores



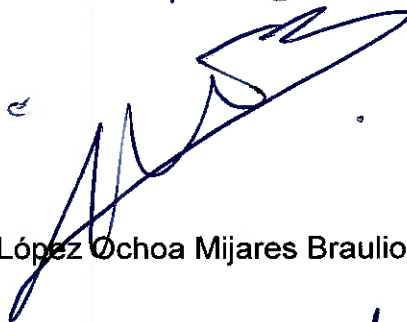
Garza Marín José Mauro




Herrera Vega Manuel Jesús



Limón García María Elena



López Ochoa Mijares Braulio



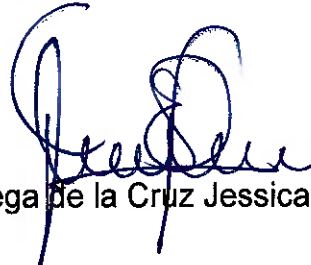
Martínez Cosío Elvia Yolanda



Mejía Ibáñez Julieta



Ochoa Mejía Ma Teresa Rosaura



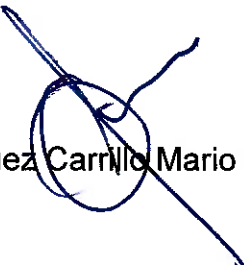
Ortega de la Cruz Jessica

Ortega Pacheco Ivonne Aracelly



Pintos Caballero Andrés

Rodríguez Carrillo Mario Alberto



Rodríguez González Taygete Irisay



Samperio Chaparro Rodrigo Herminio

Palacio Legislativo de San Lázaro a 05 de octubre de 2023.

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXV Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Jorge Romero Herrera, presidente; Moisés Ignacio Mier Velasco, Morena; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Alberto Anaya Gutiérrez, PT; Jorge Álvarez Máñez, MOVIMIENTO CIUDADANO; Luis Ángel Xariel Espinosa Cházaro, PRD.

Mesa Directiva

Diputados: Marcela Guerra Castillo, presidenta; vicepresidentas, Karla Yuritzi Almazán Burgos, MORENA; Joanna Alejandra Felipe Torres, PAN; Blanca María del Socorro Alcalá Ruiz, PRI; secretarios, Brenda Espinoza López, MORENA; Diana Estefania Gutiérrez Valtierra, PAN; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Pedro Vázquez González, PT; Jessica María Guadalupe Ortega de la Cruz, MOVIMIENTO CIUDADANO; Olga Luz Espinosa Morales, PRD.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>