

CONTENIDO

Iniciativas

- 2** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de tarifas de estacionamiento y accesibilidad económica en los servicios de movilidad, a cargo del diputado Gildardo Pérez Gabino, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
- 57** Que expide la Ley General para el Bienestar y Cuidado de Animales Domésticos y Comunitarios, a cargo de la diputada Irais Virginia Reyes de la Torre, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

Anexo II-6-1

Martes 17 de febrero

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE TARIFAS DE ESTACIONAMIENTO Y ACCESIBILIDAD ECONÓMICA EN LOS SERVICIOS DE MOVILIDAD, A CARGO DEL DIPUTADO GILDARDO PÉREZ GABINO, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

Quien suscribe, **DIPUTADO GILDARDO PÉREZ GABINO**, integrante del Grupo Parlamentario **MOVIMIENTO CIUDADANO** de esta Sexagésima Sexta Legislatura de la Honorable Cámara de Diputados, con fundamento en lo establecido en el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los artículos 6 numeral 1; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, me permito someter a la consideración del Pleno de esta Soberanía la presente iniciativa, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La movilidad urbana contemporánea exige analizar el comportamiento de todos los componentes que permiten que las personas se desplacen con seguridad, accesibilidad y certeza. Entre dichos componentes, los estacionamientos de acceso público cumplen un papel crucial como infraestructura auxiliar del sistema de movilidad. Su función no es menor: constituyen el punto inicial o final de millones de viajes diarios relacionados con actividades laborales, educativas, comerciales, de salud y de cuidado. Sin embargo, pese a su importancia dentro de la cadena de desplazamiento, en México los estacionamientos operan bajo esquemas tarifarios que carecen de proporcionalidad, transparencia y uniformidad. Esta ausencia de regulación genera impactos económicos y sociales significativos y contradice los principios reconocidos por el propio orden jurídico mexicano.

La magnitud del problema puede comprenderse a partir de la dimensión real del parque vehicular nacional. Según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), México cuenta con más de 57 millones de vehículos registrados¹, cifra que refleja no solamente un incremento sostenido de la motorización, sino también la creciente dependencia que millones de personas mantienen respecto del automóvil para acceder a bienes y servicios esenciales. Este volumen de vehículos implica una demanda constante de espacios de estacionamiento y, en consecuencia, una exposición cotidiana a los esquemas tarifarios vigentes. Esta exposición masiva convierte a los estacionamientos en un elemento crítico de la movilidad urbana, no solo en términos de infraestructura, sino también de justicia económica.

Uno de los principales problemas que enfrentan los usuarios es la existencia de tarifas que no guardan relación con el tiempo real de uso. Es frecuente que los proveedores cobren una hora completa aun cuando la estancia apenas dura unos minutos; que se apliquen redondeos al alza como práctica habitual; que existan tarifas mínimas obligatorias, independientemente del tiempo de permanencia; y que no se entregue comprobante desglosado con la hora precisa de entrada y salida. Estas prácticas crean asimetrías informacionales y económicas, pues los usuarios no tienen posibilidad de comparar tarifas, anticipar el costo real del servicio ni verificar la proporcionalidad del cobro.

La Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO) ha documentado que una de las infracciones más frecuentes en estacionamientos es la falta de exhibición visible y precisa de tarifas². Esta omisión impide que las personas puedan tomar decisiones informadas y contraviene directamente el derecho a la información previsto en la legislación mexicana. La opacidad tarifaria, al convertir al usuario en un sujeto sin

¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2023). Vehículos de motor registrados en circulación (VMRC). <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>

² Procuraduría Federal del Consumidor. (2022). Programa de verificación y vigilancia: Infracciones frecuentes en estacionamientos. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/profeco>

alternativas reales, constituye una forma de abuso comercial que genera desequilibrios profundos en el acceso a la movilidad urbana.

Más allá del ámbito estrictamente económico, el problema tiene una dimensión social de gran relevancia. Quienes realizan viajes breves (por ejemplo, para recoger medicamentos, asistir a citas médicas, trasladar menores a la escuela, realizar trámites administrativos o cumplir con responsabilidades de cuidado) suelen permanecer poco tiempo en los estacionamientos, pero se ven obligados a pagar tarifas equivalentes a una hora. Esta situación impacta de manera desproporcionada a sectores de la población con ingresos reducidos, a trabajadores del sector informal, a adultos mayores y, especialmente, a mujeres, quienes realizan la mayor parte de los desplazamientos asociados al cuidado, como lo ha señalado reiteradamente la Organización de las Naciones Unidas (ONU-Hábitat)³. El costo de un estacionamiento injusto no es simplemente un gasto adicional: representa una barrera económica que limita el acceso a servicios esenciales y profundiza desigualdades estructurales.

Desde el punto de vista urbano, las tarifas desproporcionadas generan distorsiones en el uso del espacio. Cuando se cobra una hora completa independientemente del tiempo de estancia, el usuario pierde incentivos para desocupar el cajón rápidamente, lo que reduce la rotación y disponibilidad. Una menor rotación incrementa el tiempo que otros conductores deben invertir para encontrar un lugar libre. La evidencia internacional confirma que entre 8 % y 30 % del tráfico en zonas congestionadas puede deberse a vehículos buscando estacionamiento, fenómeno conocido como cruising.⁴ Este comportamiento genera congestión adicional, eleva las emisiones contaminantes y deteriora la calidad del aire. En ciudades mexicanas

³ Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat). (2016). Nueva Agenda Urbana. Naciones Unidas. <https://habitat3.org>

⁴ Shoup, D. (2011). The High Cost of Free Parking. American Planning Association.

ya saturadas, este fenómeno intensifica los problemas de movilidad, aun cuando podría mitigarse mediante estructuras tarifarias proporcionales.

Pese a la relevancia del estacionamiento dentro del sistema urbano, el marco jurídico mexicano no establece aún criterios tarifarios obligatorios para estos servicios. Aunque la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial reconoce la movilidad como un derecho humano, establece la obligación de garantizar accesibilidad económica y señala que los servicios auxiliares deben operar bajo principios de eficiencia, transparencia y equidad⁵, la ley no desarrolla reglas específicas para asegurar que tales principios se traduzcan en prácticas tarifarias concretas. Esta laguna normativa permite que en la práctica los estacionamientos operen bajo lógicas comerciales privadas sin instrumentos públicos que limiten los abusos.

La falta de regulación nacional genera una fragmentación significativa entre municipios y entidades federativas. Algunos territorios locales han establecido criterios mínimos, pero la mayoría no cuenta con lineamientos claros respecto a proporcionalidad temporal, exhibición visible de tarifas, entrega de comprobantes o límites máximos permitidos. Esta heterogeneidad regulatoria provoca que los usuarios tengan experiencias completamente distintas según el municipio en que se encuentren, incluso cuando acuden a establecimientos pertenecientes a la misma cadena comercial. Esta desigualdad normativa rompe con el principio de uniformidad mínima que debe existir en todos los servicios que forman parte de la movilidad urbana.

Para entender mejor la naturaleza estructural del problema, se presenta un cuadro adicional, elaborado a partir de fuentes oficiales, que explica las interacciones entre la falta de regulación y sus impactos:

⁵ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Diario Oficial de la Federación. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

Cuadro 1. Interacciones estructurales del problema tarifario en estacionamientos urbanos

Elaboración propia con base en INEGI, PROFECO, ONU-Hábitat y literatura internacional.

Categoría	Evidencia verificable	Consecuencia estructural
Demanda creciente	Más de 57 millones de vehículos registrados en México ¹	Mayor exposición a tarifas no reguladas
Opacidad tarifaria	PROFECO identifica falta de exhibición como infracción frecuente ²	Asimetría de información y desequilibrio contractual
Viajes esenciales	ONU-Hábitat reconoce que mujeres y cuidadores realizan más viajes breves ³	Penalización económica de desplazamientos indispensables
Congestión urbana	Hasta 30% del tráfico puede ser causado por búsqueda de estacionamiento ⁴	Incremento de emisiones y tiempos de traslado
Vacíos jurídicos	La LGMSV reconoce derecho a movilidad, pero sin reglas tarifarias ⁵	Fragmentación regulatoria nacional

La suma de estos elementos permite afirmar que la problemática en torno a los estacionamientos públicos no es un asunto marginal ni un problema meramente comercial. Se trata de un fenómeno estructural que afecta a millones de personas, deteriora la calidad de vida urbana, incrementa la congestión, profundiza desigualdades económicas y debilita la materialización del derecho a la movilidad. La ausencia de regulación en un servicio fundamental para la movilidad de la población constituye un vacío normativo que exige atención legislativa urgente.

II. DIAGNÓSTICO DEL PROBLEMA

El diagnóstico del problema exige analizar de manera sistémica la forma en que operan los estacionamientos de acceso público en México, así como los vacíos normativos, institucionales y económicos que permiten que prácticas tarifarias inequitativas persistan sin mecanismos efectivos de supervisión o corrección. La falta de proporcionalidad en los cobros, la ausencia de exhibición visible de precios, los redondeos injustificados, la imposición de tarifas mínimas obligatorias y la carencia de comprobantes desglosados no son hechos aislados: responden a un entorno estructural que combina fragmentación normativa, debilidad institucional y ausencia de lineamientos federales vinculantes para un servicio que constituye un componente esencial del derecho a la movilidad.

La movilidad urbana moderna depende de una red de servicios auxiliares que permiten completar los viajes cotidianos de millones de personas. Entre esos servicios, el estacionamiento cumple una función crítica, pues condiciona el inicio y el fin de los desplazamientos y afecta el acceso a servicios de salud, educación, trabajo, cuidado y trámites esenciales. El Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023–2028, elaborado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), señala que la accesibilidad económica es un pilar del derecho a la movilidad y que los costos asociados al transporte no deben convertirse en barreras para la población⁶. Sin embargo, el estacionamiento (al no contar con reglas tarifarias uniformes) se ha convertido justamente en una barrera económica cotidiana.

II.I. Vacíos normativos que permiten prácticas tarifarias inequitativas

Aunque la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial reconoce el derecho a la movilidad, su contenido no incluye normas operativas para regular tarifas de estacionamiento. El Artículo 1 de dicha Ley establece que todas las autoridades deben garantizar condiciones de accesibilidad y equidad en los servicios vinculados

⁶ Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. (2023). Programa Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023–2028. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/programa-nacional-de-movilidad-y-seguridad-vial-2023-2028>

a la movilidad⁷, pero al no existir reglas específicas sobre proporcionalidad tarifaria, esta obligación queda sin materialización práctica. Asimismo, el Artículo 4, que define los principios rectores del derecho a la movilidad (entre ellos la accesibilidad), tampoco establece parámetros tarifarios que garanticen su cumplimiento⁸.

Esta omisión normativa crea un vacío que permite que proveedores apliquen tarifas mínimas, cobros no proporcionales al tiempo de uso y políticas poco transparentes sin violar técnicamente ninguna disposición federal específica. A ello se suma que el Artículo 1, 15 y 19 de la misma Ley exige que los servicios auxiliares se presten bajo condiciones de eficiencia, calidad y transparencia⁹, pero la falta de regulación tarifaria hace imposible exigir el cumplimiento de estos principios en los estacionamientos.

Este vacío normativo también afecta a los municipios. El Artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece sus facultades para regular actividades comerciales¹⁰, pero sin lineamientos federales para la proporcionalidad tarifaria, cada municipio interpreta, regula o ignora la materia de manera independiente. Esta fragmentación es una de las causas estructurales de la disparidad tarifaria entre ciudades vecinas, e incluso entre estacionamientos de la misma cadena ubicados en distintos municipios.

II.II. Debilidad supervisora: límites institucionales para controlar abusos

La supervisión efectiva de los estacionamientos es limitada porque ninguna autoridad cuenta con herramientas legales suficientes para intervenir en la

⁷ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2022/2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Artículo 1. Publicada en DOF el 17-05-2022; última reforma 29-12-2023. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

⁸ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2022/2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Artículo 14. Publicada en DOF el 17-05-2022; última reforma 29-12-2023. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

⁹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2022/2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Artículo 1, 15 y 19. Publicada en DOF el 17-05-2022; última reforma 29-12-2023. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

¹⁰ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1917/2023). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 115. Publicada en DOF el 05-02-1917; última reforma 15-04-2025. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

proporcionalidad del cobro. La Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO) puede sancionar infracciones relacionadas con la falta de exhibición visible de tarifas, conforme al Artículo 57 de la Ley Federal de Protección al Consumidor¹¹, pero dicha facultad se limita estrictamente a la información comercial, no al monto o proporcionalidad del cobro. El resultado es una paradoja institucional: las autoridades pueden sancionar que el precio no esté visible, pero no pueden sancionar que el precio sea injusto o desproporcionado.

La Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO) ha documentado que la falta de exhibición clara de tarifas es una de las infracciones más recurrentes en estacionamientos¹², pero aun cuando detecta abusos tarifarios, no puede intervenir porque la ley no lo permite. Esta debilidad supervisora genera una zona gris en la que los proveedores operan sin incentivos regulatorios para adoptar esquemas tarifarios equitativos.

Los municipios también enfrentan limitaciones. Aunque pueden regular establecimientos mercantiles, carecen de herramientas técnicas para determinar qué constituye un cobro proporcional. La ausencia de lineamientos nacionales deja la supervisión municipal a discreción de cada administración, generando inequidad territorial y falta de certeza jurídica.

II.III. Asimetrías de información y vulnerabilidad del usuario

La falta de regulación tarifaria produce asimetrías informacionales que ponen al usuario en una posición de vulnerabilidad. El consumidor promedio no puede anticipar si pagará por minuto, por fracción o por hora completa; tampoco puede

¹¹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1992/2019). Ley Federal de Protección al Consumidor, Artículo 57. Publicada en DOF el 24-12-1992; última reforma 12-04-2019. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPC.pdf>

¹² Procuraduría Federal del Consumidor. (2022). Programa de Verificación y Vigilancia. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/profeco>

verificar de manera adecuada si el monto cobrado corresponde al tiempo de estancia real cuando no se emiten comprobantes desglosados.

De acuerdo con la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO), los estacionamientos suelen incurrir en prácticas como:

- Ausencia de letreros visibles;
- Información incompleta o ambigua;
- Tarifas que no discriminan entre tiempo corto y tiempo prolongado;
- Redondeos automáticos;
- Ausencia de comprobantes con hora exacta de entrada y salida.

Estas prácticas crean un entorno donde el proveedor tiene el control absoluto sobre el esquema tarifario y el usuario carece de mecanismos efectivos de defensa. Bajo este modelo, la relación contractual es inherentemente desigual.

II.IV. Impacto social: regresividad tarifaria y penalización de los viajes breves

Los viajes breves —asociados al cuidado, salud, educación y trámites esenciales— son una parte fundamental de la movilidad diaria. Según la Nueva Agenda Urbana de ONU-Hábitat, las mujeres y personas cuidadoras realizan más desplazamientos cortos y recurrentes que otros grupos poblacionales¹³. La estructura tarifaria actual, basada en cobros mínimos obligatorios y tarifas por hora completa, penaliza precisamente este tipo de viajes.

Esto genera una regresividad profunda:

- Pagan más quienes permanecen menos tiempo.
- Los hogares de menores ingresos soportan una mayor carga proporcional.

¹³ Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. (2016). Nueva Agenda Urbana. Naciones Unidas. <https://habitat3.org>

- Las actividades de cuidado (mayoritariamente realizadas por mujeres) resultan encarecidas.

Los estacionamientos, al no operar bajo tarifas proporcionales, imponen un costo adicional injustificado al acceso a derechos fundamentales, como salud o educación.

Cuadro 2. Impactos sociales de los esquemas tarifarios no proporcionales

Elaboración propia con base en ONU-Hábitat ¹³ y SEDATU ⁶.

Afectación	Grupo impactado	Consecuencia
Tarifa mínima obligatoria	Personas cuidadoras	Sobrecostos en viajes esenciales
Cobro por hora completa	Pacientes y acompañantes	Mayor costo de acceso a salud
Opacidad tarifaria	Adultos mayores	Incertidumbre económica
Falta de proporcionalidad	Usuarios de ingresos bajos	Regresividad en costos

II.V. Impacto urbano: congestión inducida y mala rotación

Diversos estudios internacionales han demostrado que los esquemas tarifarios ineficientes reducen la rotación vehicular y generan congestión a través del fenómeno conocido como cruising. Donald Shoup ha documentado que entre 8 % y 30 % del tráfico en zonas congestionadas corresponde a vehículos buscando estacionamiento¹⁴.

¹⁴ Shoup, D. (2011). The High Cost of Free Parking. American Planning Association.

La Organisation for Economic Co-operation and Development / International Transport Forum (OCDE-ITF) coincide en que las malas políticas tarifarias ocasionan:

- Baja rotación de cajones;
- Saturación de zonas urbanas clave;
- Mayor tiempo de búsqueda;
- Incremento de emisiones contaminantes;
- Pérdida de productividad por congestión¹⁵.

Estas externalidades afectan no solo a quienes usan estacionamientos, sino a la totalidad de la población al incrementar la congestión urbana y deteriorar la calidad del aire.

Cuadro 3. Efectos urbanos del cruising

Elaboración propia con base en Shoup ¹⁴ y OCDE-ITF ¹⁵.

Factor	Impacto	Consecuencia urbana
Baja rotación	Saturación de zonas	Congestión local
Tiempo de búsqueda	Tráfico adicional	Emisiones adicionales
Tarifas fijas	Estancias largas	Ineficiencia del espacio
Falta de regulación	Distorsión urbana	Desorden vial

II.VI. Impacto institucional: ausencia de datos y debilidad operativa

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial ordena que el Estado integre sistemas de información en movilidad; sin embargo, no exige datos sobre estacionamientos. La omisión del tema en las bases de datos nacionales impide a las autoridades:

¹⁵ Organisation for Economic Co-operation and Development / International Transport Forum. (2019). Parking, Urban Space and Transport Policy. <https://www.itf-oecd.org>

- Identificar patrones tarifarios abusivos;
- Medir niveles de rotación;
- Conocer tarifas promedio;
- Evaluar impacto urbano;
- Diseñar políticas públicas basadas en evidencia.

La falta de datos es, en sí misma, una barrera regulatoria. Por ello, la regulación tarifaria no solo debe definir parámetros de proporcionalidad, sino establecer mecanismos obligatorios de registro y transparencia.

III. MARCO JURÍDICO VIGENTE

El marco jurídico vigente en México establece, de manera clara y contundente, que el Estado tiene la obligación de garantizar condiciones de movilidad que sean accesibles, equitativas y libres de barreras económicas injustificadas. Sin embargo, la revisión sistemática de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y de la Ley Federal de Protección al Consumidor revela un fenómeno persistente: aunque los principios están sólidamente establecidos, su traducción operativa —especialmente en materia tarifaria de servicios auxiliares como los estacionamientos de acceso público— permanece incompleta. Esta falta de desarrollo normativo es la raíz del problema que hoy enfrentan millones de usuarios al verse obligados a pagar tarifas no proporcionales y a enfrentar prácticas comerciales poco transparentes.

La base constitucional del derecho a la movilidad en México tiene su anclaje fundamental en el Artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos¹⁶. Este artículo obliga a todas las autoridades a respetar, proteger y garantizar los derechos humanos bajo los principios de progresividad e interdependencia. Cuando los estacionamientos imponen tarifas que actúan como barreras económicas, están restringiendo el ejercicio del derecho a la movilidad y,

¹⁶ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1917/2025). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 1. Publicada en DOF el 05-02-1917; última reforma 15-10-2025. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

por extensión, el acceso igualitario al espacio urbano. Aunque la Constitución no menciona explícitamente los estacionamientos, la interpretación sistemática de los derechos obliga a considerar los costos asociados a la movilidad como factores que pueden limitar o habilitar el ejercicio de dichos derechos.

El Artículo 4 constitucional¹⁷, reconoce el derecho de toda persona a un medio ambiente sano y a condiciones que permitan su bienestar. Esto implica que los servicios urbanos, incluidos los estacionamientos, deben operar de forma que no generen externalidades negativas injustificadas, como congestión, contaminación o estrés urbano derivado de prácticas tarifarias que desincentivan la rotación y prolongan estancias innecesarias. Si los esquemas de cobro hacen que los usuarios permanezcan más tiempo del necesario, se incrementan fenómenos como el cruising, lo que a su vez afecta el medio ambiente. Así, incluso desde el ámbito ecológico, la proporcionalidad tarifaria se vuelve una exigencia constitucional.

El principio de rectoría económica del Estado, previsto en el Artículo 25 de la Constitución¹⁸, establece que la actividad económica debe orientarse hacia un desarrollo equitativo, evitando abusos y prácticas que afecten el bienestar de la población. En este sentido, permitir que un servicio esencial para la movilidad funcione bajo esquemas tarifarios arbitrarios contraviene el mandato de intervención económica razonada. No se trata de restringir la actividad comercial, sino de corregir fallas de mercado en las que el proveedor tiene un poder de determinación injustificado sobre el costo real del servicio.

De manera complementaria, el Artículo 28 constitucional¹⁹, prohíbe prácticas monopólicas y abusos de poder dominante. En la práctica cotidiana, muchos

¹⁷ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1917/2025). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 4. Publicada en DOF el 05-02-1917; última reforma 15-10-2025. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

¹⁸ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1917/2025). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 25. Publicada en DOF el 05-02-1917; última reforma 15-10-2025. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

¹⁹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1917/2025). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 28. Publicada en DOF el 05-02-1917; última reforma 15-10-2025. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

estacionamientos operan en zonas donde el usuario no tiene alternativas viables, como hospitales, escuelas, instituciones gubernamentales y centros comerciales de alta densidad. Bajo estas circunstancias, la falta de regulación permite que los operadores impongan estructuras tarifarias que, aunque formalmente legales, representan un ejercicio de poder de mercado incompatible con las obligaciones del Estado.

Las facultades municipales, previstas en el Artículo 115 constitucional²⁰, asignan a los municipios la regulación de establecimientos mercantiles y servicios públicos. Sin embargo, esta facultad se ejerce hoy sin lineamientos generales que unifiquen criterios tarifarios o garanticen proporcionalidad. El resultado es una fragmentación normativa nacional en la que cada municipio regula (o deja de regular) según sus capacidades, prioridades o criterios discrecionales. Esto genera desigualdades profundas: un mismo proveedor puede cobrar tarifas proporcionales en un municipio estricto y tarifas abusivas en otro donde no existe supervisión o regulación de tarifas mínimas o redondeos. La falta de uniformidad es en sí misma una injusticia.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, constituye el eje jurídico secundario más importante para este diagnóstico. Su Artículo 1 establece que todas las decisiones públicas deben garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad e igualdad²¹. La ausencia de criterios tarifarios para servicios auxiliares como los estacionamientos contradice este mandato, porque deja sin desarrollo un componente fundamental para que la movilidad sea asequible.

²⁰ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1917/2025). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 115. Publicada en DOF el 05-02-1917; última reforma 15-10-2025. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

²¹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2022/2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Artículo 1. Publicada en DOF el 17-05-2022; última reforma 29-12-2023. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

El Artículo 3 fracción I, 4 fracción I y 13 de dicha Ley, establece la obligación de garantizar la accesibilidad en la movilidad²². Estos son quizás los preceptos más claramente vinculados con la proporcionalidad tarifaria. Sin embargo, al no existir lineamientos específicos (ni un mecanismo que permita determinar cuándo una tarifa es desproporcionada) la accesibilidad económica se convierte en un principio aspiracional, no operativo. Esto deja a millones de usuarios en situación de vulnerabilidad frente a proveedores que pueden imponer tarifas fijas que no corresponden al tiempo real del servicio.

El Artículo 4 reconoce la equidad, inclusión y accesibilidad como principios rectores de la movilidad²³. La falta de un sistema tarifario proporcional para estacionamientos contradice estos principios de forma directa, pues penaliza a quienes realizan viajes breves (como personas cuidadoras, adultos mayores y usuarios de servicios médicos), quienes terminan pagando más proporcionalmente que quienes permanecen largos periodos.

Ahora, agrupando todo lo anteriormente expuesto, tenemos entendido que, con los preceptos y disposiciones de esta Ley, se exige que los servicios auxiliares operen bajo criterios de eficiencia, calidad y transparencia. Un estacionamiento que no exhibe tarifas visibles o que cobra una hora completa por una estancia de 7 minutos claramente no cumple con estos criterios. La Ley exige transparencia, pero no define estándares tarifarios, lo que limita su aplicación efectiva.

El Artículo 29 de la misma Ley ordena que los servicios auxiliares se integren en sistemas de información para la movilidad²⁴. Sin embargo, actualmente no existe un

²² Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2022/2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Artículo 3, 4 y 13. Publicada en DOF el 17-05-2022; última reforma 29-12-2023. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

²³ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2022/2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Artículo 4. Publicada en DOF el 17-05-2022; última reforma 29-12-2023. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

²⁴ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2022/2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Artículo 29. Publicada en DOF el 17-05-2022; última reforma 29-12-2023. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

registro tarifario nacional. Esta falta de información obstaculiza la creación de políticas públicas sólidas y dificulta la supervisión municipal.

La Ley Federal de Protección al Consumidor, también ofrece elementos relevantes. Sus Artículos 7 y 7 bis obligan a los proveedores a dar información clara, veraz y verificable²⁵. Su Artículo 12 exige comprobantes que permitan constatar el servicio prestado²⁶. En el contenido del capítulo X, se regulan, contemplan y conceptualizan los contratos adhesivos así como de igual manera, se prohíben las cláusulas abusivas²⁷. Pero ninguno de estos artículos regula la proporcionalidad temporal. Así, la Procuraduría Federal del Consumidor solo puede sancionar que no se muestren las tarifas, pero no que la tarifa sea injusta. Este límite normativo deja un vacío que permite que el abuso tarifario persista dentro del marco de la legalidad formal.

Todo lo anterior establece un cuadro jurídico claro:

La Constitución exige equidad y protección contra abusos; la LGMSV exige accesibilidad económica, equidad y transparencia; la LFPC exige información clara y prohíbe abusos contractuales; los municipios tienen facultades regulatorias. Sin embargo, ninguno de estos ordenamientos establece un criterio obligatorio de proporcionalidad tarifaria para los estacionamientos de acceso público.

Cuadro 4. Naturaleza jurídica del problema tarifario en estacionamientos

Elaboración propia con base en CPEUM, LGMSV y LFPC.

²⁵ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1992/2019). Ley Federal de Protección al Consumidor, Artículo 7 y 7 bis. Publicada en DOF el 24-12-1992; última reforma 12-04-2019. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPC.pdf>

²⁶ (27) Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1992/2019). Ley Federal de Protección al Consumidor, Artículo 12. Publicada en DOF el 24-12-1992; última reforma 12-04-2019. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPC.pdf>

²⁷ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (1992/2019). Ley Federal de Protección al Consumidor, Capítulo X. Publicada en DOF el 24-12-1992; última reforma 12-04-2019. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPC.pdf>

Nivel normativo	Obligación reconocida	Falta normativa
Constitución	Protección contra abusos (Arts. 1, 25, 28)	No regula proporcionalidad tarifaria
LGMSV	Accesibilidad económica (Arts. 1, 3, 4 y 13)	No define tarifas proporcionales
LFPC	Información clara (Arts. 7, 7 bis y 12)	No regula el monto ni proporcionalidad
Municipios	Regulación mercantil (Art. 115 CPEUM)	Sin lineamientos mínimos nacionales

El diagnóstico jurídico concluye que el vacío más importante no es conceptual, sino operativo. Las leyes mexicanas reconocen principios suficientes para prohibir tarifas abusivas o desproporcionadas, pero no los desarrollan en reglas concretas. La iniciativa que se propone tiene precisamente este propósito: convertir los principios en mecanismos jurídicos verificables que protejan a la población y armonicen el ejercicio de la movilidad a nivel nacional.

IV. MARCO INTERNACIONAL

El análisis internacional del derecho a la movilidad y de la regulación de servicios auxiliares (entre ellos los estacionamientos de acceso público) revela que las principales agendas globales coinciden en que el acceso a la ciudad debe garantizarse bajo principios de asequibilidad, proporcionalidad económica, transparencia y equidad. La comunidad internacional reconoce que los costos asociados al transporte y a la infraestructura urbana tienen un impacto directo sobre la inclusión social, la igualdad de oportunidades y la eficiencia ambiental. La revisión de los principales instrumentos multilaterales permite afirmar que México, al suscribir estos acuerdos, ha asumido obligaciones y compromisos que respaldan la necesidad de regular de manera clara y proporcional las tarifas de estacionamiento.

La Nueva Agenda Urbana, adoptada en la Conferencia Habitat III, es uno de los instrumentos más relevantes. En su párrafo 34²⁸, establece que los Estados deben promover sistemas de movilidad seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, eliminando barreras económicas que limiten el acceso de la población a servicios urbanos esenciales. Este planteamiento reconoce que los costos asociados al desplazamiento no deben constituir factores de exclusión social. Cuando las tarifas de estacionamiento son desproporcionadas, se convierten justamente en estas barreras que impiden el acceso equitativo al espacio urbano. La interpretación de este párrafo confirma que el estacionamiento no es un servicio aislado, sino un componente integral del acceso urbano, y su regulación debe alinearse con principios de equidad económica.

Dentro de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, la Meta 11.2 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 establece que los Estados deben garantizar el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todas las personas, prestando especial atención a quienes viven en situaciones vulnerables²⁹. Aunque esta meta se centra en sistemas de transporte, el principio de asequibilidad es aplicable a todos los elementos vinculados a la movilidad, incluyendo los servicios auxiliares. La inclusión expresa de “asequibilidad” implica que los costos que acompañan al desplazamiento, como el estacionamiento, deben ser razonables y proporcionales. La interpretación armónica de esta meta permite concluir que una tarifa desproporcionada viola los principios de sostenibilidad social reconocidos internacionalmente.

La Declaración de Estocolmo sobre Seguridad Vial, adoptada en 2020, en su párrafo 9³⁰, señala que los países deben promover condiciones urbanas que reduzcan la

²⁸ Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat). (2016). Nueva Agenda Urbana, párr. 34. Conferencia Hábitat III. <https://habitat3.org/the-new-urban-agenda/>

²⁹ Asamblea General de las Naciones Unidas. (2015). Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, meta 11.2. <https://sdgs.un.org/goals>

³⁰ World Health Organization. (2020). Stockholm Declaration, para. 9. <https://www.who.int/publications>

exposición al riesgo, que fortalezcan la seguridad y que permitan movilidad accesible y equitativa. Aunque este documento se enfoca especialmente en seguridad vial, sus recomendaciones sobre entornos seguros y accesibles se extienden a los servicios urbanos complementarios. Las tarifas injustas pueden inducir comportamientos urbanos peligrosos, como estacionamientos improvisados o búsqueda prolongada de cajones, generando riesgos adicionales. La interpretación del párrafo 9 evidencia que la asequibilidad no solo es un criterio económico, sino que es parte del diseño de entornos urbanos seguros.

El International Transport Forum (ITF) de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) ha estudiado exhaustivamente el impacto de las políticas de estacionamiento en la movilidad. Su informe *Parking, Urban Space and Transport Policy*, en su sección ³¹2.3, documenta que cuando las tarifas no son proporcionales, se reduce la rotación, se incrementan los tiempos de búsqueda y se genera congestión inducida. Este análisis técnico es fundamental: vincula directamente la estructura tarifaria con el rendimiento urbano. Interpretando este hallazgo, queda claro que un sistema tarifario mal diseñado no solo afecta económicamente al usuario, sino que deteriora el funcionamiento general de la ciudad.

Otros instrumentos internacionales no cuentan con numeración interna, pero igualmente resultan relevantes. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha publicado informes sobre gestión del suelo urbano donde destaca que los servicios complementarios deben regularse con criterios de transparencia y proporcionalidad. Su documento *Gobernanza del Espacio Urbano*³², señala que la falta de regulación en servicios auxiliares genera inequidades y distorsiones, afectando a los grupos con menor capacidad económica. Aunque no existe una numeración interna en este

³¹ Organisation for Economic Co-operation and Development / International Transport Forum. (2019). *Parking, Urban Space and Transport Policy*, sec. 2.3. <https://www.itf-oecd.org>

³² Banco Interamericano de Desarrollo. (2021). *Gobernanza del Espacio Urbano*. <https://www.iadb.org>

informe, su contenido general refuerza el principio de que los costos del espacio urbano deben ser equitativos.

Asimismo, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en su informe *Movilidad Urbana Sostenible en América Latina* ³³, enfatiza que la asequibilidad es un principio esencial del derecho a la movilidad. La CEPAL señala que las ciudades deben evitar que los costos del desplazamiento aumenten la desigualdad. Por tanto, aun sin numeración específica, la interpretación de este documento confirma que las tarifas de estacionamiento desproporcionadas profundizan las brechas socioeconómicas.

En suma, el marco internacional ofrece un amplio respaldo a la necesidad de regular tarifas de estacionamiento. La asequibilidad, la equidad, la transparencia, la sostenibilidad ambiental y la reducción de barreras económicas son elementos recurrentes en todos los instrumentos internacionales. Ninguno de estos principios puede cumplirse si los estacionamientos —como parte de la infraestructura urbana— operan sin lineamientos tarifarios que garanticen proporcionalidad y justicia económica. La iniciativa legislativa encuentra respaldo directo en dichos compromisos, que al ser adoptados por México, adquieren fuerza interpretativa relevante para el desarrollo normativo interno.

V. DERECHO COMPARADO

El derecho comparado constituye una herramienta imprescindible para dimensionar cómo otros países han regulado los estacionamientos de acceso público a fin de evitar prácticas tarifarias abusivas, promover equidad económica y mejorar la movilidad urbana. Hoy existe una convergencia internacional en torno a un principio fundamental: las tarifas de estacionamiento deben ser proporcionales, transparentes y orientadas a garantizar rotación eficiente y acceso equitativo al espacio urbano. Las experiencias comparadas demuestran que la regulación

³³ Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). *Movilidad Urbana Sostenible en América Latina*. <https://www.cepal.org>

tarifaria no solo es viable, sino necesaria para evitar abusos derivados de la ausencia de competencia efectiva en zonas de alta demanda.

En España, el Real Decreto Legislativo 6/2015, en su Artículo 7, otorga a los municipios facultades expresas para regular estacionamientos y establecer reglas tarifarias proporcionales ³⁴ . Esto permitió que ayuntamientos españoles implementaran tarifas por minuto y prohibieran cobros mínimos obligatorios que penalizaban estancias breves. La aplicación práctica demuestra que cuando se garantiza proporcionalidad, la rotación vehicular mejora y las quejas de usuarios disminuyen considerablemente. Esta regulación evidencia que la proporcionalidad no es un límite a la actividad comercial, sino una condición de justicia económica.

Hablando de Italia, el Codice della Strada (Decreto Legislativo n.º 285/1992), en su Artículo 7, párrafo 1, faculta a municipios a regular tarifas asociándolas al tiempo efectivo de uso³⁵. Esto ha permitido esquemas dinámicos y proporcionales que maximizan la rotación y desincentivan el abuso tarifario. La experiencia italiana demuestra que el establecimiento de parámetros mínimos no afecta la libertad económica, sino que fomenta un equilibrio entre intereses públicos y privados.

Para Francia, el Code Général des Collectivités Territoriales, en su Artículo L2333-87, exige que las tarifas sean públicas, claras y proporcionales al tiempo real³⁶. Esta disposición es particularmente relevante porque establece la proporcionalidad como mandato legal explícito. Francia comprendió que los estacionamientos forman parte de la movilidad urbana y que su regulación debe evitar cargas económicas excesivas.

En Reino Unido, la Traffic Management Act 2004, en su Section 55, obliga a que las autoridades locales definan tarifas transparentes y destinen ingresos de

³⁴ Gobierno de España. (2015). Real Decreto Legislativo 6/2015 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, Artículo 7. <https://www.boe.es>

³⁵ Repubblica Italiana. (1992). Decreto Legislativo n. 285/1992 — Codice della Strada, Art. 7, comma 1. <https://www.gazzettaufficiale.it>

³⁶ République Française. (2023). Code Général des Collectivités Territoriales, Article L2333-87. <https://www.legifrance.gouv.fr>

estacionamiento a políticas de movilidad³⁷. Esto introduce el principio de corresponsabilidad: el estacionamiento se entiende como herramienta para ordenar movilidad, no como actividad lucrativa sin límites.

Estados Unidos, aunque no existe regulación federal, ciudades como San Francisco implementaron programas pioneros. El programa SFpark, evaluado por la San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA) en su Pilot Project Evaluation Report³⁸, demostró que tarifas proporcionales y dinámicas reducen entre 15 % y 30 % el tiempo de búsqueda de estacionamiento. Este experimento urbano, ampliamente citado internacionalmente, prueba que la tarifa justa no solo beneficia al usuario, sino al funcionamiento general de la ciudad.

En cuanto Alemania, la Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), en su Sección 6, faculta a los municipios a regular tarifas siempre que sean claras, razonables y aplicadas sin discriminación³⁹. Aunque la ley alemana no prohíbe explícitamente los cobros mínimos, la combinación de jurisprudencia administrativa y políticas locales ha consolidado la prohibición práctica de tarifas fijas desproporcionadas.

Finalmente, la Comisión Europea, a través de su Urban Mobility Package, recomienda que los Estados miembros adopten esquemas tarifarios transparentes, proporcionales y basados en evidencia para mejorar la movilidad urbana⁴⁰. Aunque no es vinculante, este paquete normativo constituye un estándar europeo que reconoce la importancia del estacionamiento en la gestión de la movilidad.

Cuadro 5. Comparativo internacional de regulación tarifaria de estacionamientos

Elaboración propia con base en las normas oficiales citadas (³⁴, ³⁵, ³⁶, ³⁷, ³⁸, ³⁹ y ⁴⁰)

³⁷ Government of the United Kingdom. (2004). Traffic Management Act 2004, Section 55. <https://www.legislation.gov.uk>

³⁸ San Francisco Municipal Transportation Agency. (2014). SFpark Pilot Project Evaluation Report. <https://www.sfmta.com>

³⁹ Bundesrepublik Deutschland. (2023). Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Section 6. <https://www.gesetze-im-internet.de>

⁴⁰ European Commission. (2013). Urban Mobility Package. <https://eur-lex.europa.eu>

País	Base legal / Informe	Mandato principal	Tipo de regulación	Relevancia para México
España	Real Decreto Legislativo 6/2015, Art. 7 (34)	Competencia municipal y proporcionalidad	Tarifas por minuto; prohibición de mínimos abusivos	Modelo replicable por su claridad y eficacia
Italia	Codice della Strada, Art. 7 (35)	Regulación del tiempo real de uso	Tarifas proporcionales y dinámicas	Evidencia de que proporcionalidad mejora rotación
Francia	Code Général, Art. L2333-87 (36)	Tarifas transparentes y proporcionales	Obligación legal expresa	Alineación total con principios de movilidad
Reino Unido	Traffic Management Act, Sec. 55 (37)	Transparencia y reinversión pública	Tarifas claras y fiscalizadas	Enfatiza la corresponsabilidad pública
Alemania	StVO, Sec. 6 (39)	Tarifas claras y razonables	Supervisión municipal estricta	Demuestra que proporcionalidad genera orden urbano
Estados Unidos	SFpark Evaluation (38)	Tarifas dinámicas basadas en demanda	Reducción de congestión y tiempos de búsqueda	Prueba empírica contundente
Unión Europea	Urban Mobility Package (40)	Eficiencia y transparencia	Recomendación supranacional	Confirma tendencia global

Este cuadro muestra que todos los países con mejores indicadores de movilidad urbana regulan el estacionamiento como herramienta de política pública, evitando que las tarifas sean arbitrarias o regresivas. La evidencia comparada es consistente: la proporcionalidad tarifaria es un estándar internacional, no una práctica aislada.

VII. JUSTIFICACIÓN DE LA PRESENTE INICIATIVA

La regulación propuesta se justifica porque atiende un problema real, cotidiano y ampliamente documentado: las tarifas de estacionamientos en México operan sin criterios de proporcionalidad, sin lineamientos mínimos y sin mecanismos claros de supervisión, lo que ha derivado en prácticas inequitativas que afectan el bolsillo de la población, generan desconfianza y deterioran la percepción de justicia en los servicios urbanos.

Aunque el país cuenta con un marco constitucional y legal que reconoce el derecho a la movilidad, la accesibilidad económica y la protección del consumidor, ninguna ley establece reglas operativas para garantizar que el cobro del estacionamiento sea proporcional al tiempo real de uso, que la información tarifaria sea clara, o que exista una supervisión efectiva para corregir abusos. Este vacío normativo se traduce en cobros excesivos por minutos de estancia, tarifas mínimas obligatorias que penalizan trayectos breves, redondeos automáticos, ausencia de exhibición visible de precios y sistemas de cobro que carecen de transparencia. El ciudadano promedio no tiene herramientas reales para defenderse frente a estas prácticas.

El estacionamiento no es un servicio aislado: es el punto de inicio y fin de la movilidad urbana. Cuando las tarifas son inaccesibles o arbitrarias, la movilidad deja de ser un derecho y se convierte en una carga económica. Esta situación afecta en mayor medida a quienes utilizan el vehículo por necesidad: personas cuidadoras, familias que acuden a servicios médicos, trabajadores con tiempos cortos de traslado, estudiantes, personas adultas mayores y quienes carecen de transporte alternativo viable. La falta de proporcionalidad tarifaria genera desigualdad, porque quienes utilizan el servicio por pocos minutos terminan pagando más que quienes permanecen horas, lo cual es regresivo por naturaleza.

Al mismo tiempo, la experiencia internacional muestra que la ausencia de criterios tarifarios provoca congestión, baja rotación, pérdida de productividad urbana y una percepción negativa del espacio público. Países como España, Francia, Italia, Reino Unido o Alemania han comprobado que regular tarifas mínimas, exigir proporcionalidad temporal y garantizar transparencia genera ciudades más accesibles, reduce tiempos de búsqueda de estacionamiento y permite una movilidad más eficiente. La evidencia técnica es clara: la proporcionalidad tarifaria no solo protege al usuario, sino que mejora el funcionamiento de las ciudades.

La iniciativa no pretende limitar la libertad económica. Por el contrario, crea condiciones de competencia clara y establece un piso parejo que permite que los prestadores del servicio operen bajo reglas objetivas y verificables. El objetivo no es imponer un modelo tarifario único, sino establecer principios mínimos: que lo que se cobre corresponda al tiempo real de uso, que las tarifas sean visibles y claras, y que los usuarios reciban comprobantes que permitan verificar que el cobro es correcto. Esto fortalece la transparencia, la confianza entre usuarios y prestadores, y la eficiencia del servicio.

Además, la propuesta dota a las autoridades de herramientas que hoy no tienen para supervisar prácticas abusivas. Actualmente, incluso cuando existe voluntad institucional para sancionar irregularidades, la falta de lineamientos federales impide actuar. La iniciativa, al establecer criterios básicos de proporcionalidad y transparencia, permite que municipios y autoridades de protección al consumidor puedan intervenir con claridad jurídica, evitando criterios discrecionales, vacíos normativos y desigualdades entre regiones.

Finalmente, la reforma responde a un principio de justicia social. No se trata únicamente de proteger al usuario del automóvil, sino a todas las personas que, por necesidad, circunstancia o falta de infraestructura alternativa, requieren utilizar estacionamientos. La movilidad es un derecho transversal que permite acceder al trabajo, la educación, la salud y la vida comunitaria. Si el estacionamiento —como

parte del sistema— se convierte en un obstáculo económico injustificado, se vulnera este derecho.

Por todo lo anterior, la aprobación de esta iniciativa es no solo pertinente, sino necesaria. Corrige una falla estructural, protege el interés público, ordena un sector desregulado, armoniza criterios en todo el país y fortalece el derecho a la movilidad con un enfoque de equidad económica, eficiencia urbana y transparencia. Se trata de una medida razonable, viable, congruente con estándares internacionales y plenamente alineada con principios constitucionales que exigen garantizar condiciones justas, claras y accesibles para todas las personas.

En virtud de lo anteriormente expuesto, en la siguiente tabla se muestra el texto vigente y la propuesta de la presente iniciativa:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

TEXTO VIGENTE	PROPUESTA
Artículo 3. Glosario. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: I a XVIII. ... SIN CORRELATIVO XIX. a LXX. ...	Artículo 3. Glosario. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: I a XVIII. ... XVIII Bis. Estacionamiento público: espacio destinado al resguardo temporal de vehículos, de propiedad pública o privada, disponible para el

	público en general a cambio de una contraprestación económica; XIX. a LXX. ...
Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial ... I. ... SIN CORRELATIVO II. a IX. ...	Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial ... I. ... I Bis. Accesibilidad económica y equidad tarifaria. Garantizar que los costos asociados al ejercicio del derecho a la movilidad, incluidos los servicios auxiliares como los estacionamientos de acceso público, sean proporcionales, transparentes y asequibles, evitando cobros abusivos o desproporcionados; II. a IX. ...
Artículo 13. De la accesibilidad. Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en	Artículo 13. De la accesibilidad. Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles, proporcionales y transparentes, con información clara y

situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares. SIN CORRELATIVO	oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares. Asimismo, deberán establecer políticas y mecanismos que aseguren la accesibilidad económica en los servicios auxiliares de movilidad, tales como los estacionamientos de acceso público, promoviendo criterios de proporcionalidad temporal, equidad tarifaria y exhibición visible de precios.
Artículo 29. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial. ... I. a XI. ... XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y XIII. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos. SIN CORRELATIVO	Artículo 29. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial. ... I a XI. ... XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial; XIII. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos, y XIV. Información relativa a los servicios auxiliares de movilidad,

...	incluyendo los estacionamientos de acceso público, con datos sobre ubicación, capacidad, horarios, estructura de cobro por minuto o fracción, tarifas vigentes y topes máximos autorizados, conforme a lo que establezcan las autoridades competentes. ...
SIN CORRELATIVO	Artículo 55 Bis. De la gestión tarifaria y operación de los estacionamientos públicos. I. Los estacionamientos de acceso público se considerarán servicios auxiliares de movilidad y deberán sujetarse a los principios de accesibilidad económica, equidad tarifaria y transparencia, conforme a lo dispuesto en los artículos 4, fracción I Bis; 13 y 29 de esta Ley; II. Las tarifas por el uso del servicio deberán fijarse bajo el principio de proporcionalidad temporal, con cobro por minuto o por fracción razonable, verificable y previamente informada, en función del tiempo efectivamente utilizado. Se prohíben cobros mínimos obligatorios o redondeos al alza que excedan el

tiempo real de uso, así como cualquier cuota, cargo adicional o concepto equivalente que tenga por objeto sustituir o simular un cobro mínimo obligatorio;

III. Las autoridades locales competentes establecerán las tarifas aplicables y, en su caso, límites tarifarios, con base en parámetros, metodologías y criterios técnicos generales de razonabilidad, proporcionalidad y accesibilidad económica, emitidos por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, en el marco de las atribuciones que les confiere esta Ley y el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

IV. Los prestadores del servicio deberán exhibir de forma visible las tarifas vigentes y condiciones de cobro, así como entregar comprobante desglosado con hora de ingreso y salida, y

V. Las autoridades municipales y estatales verificarán el cumplimiento de estas disposiciones e impondrán las sanciones correspondientes

	conforme a esta Ley y la legislación local aplicable.
Artículo 68. De los municipios. ... I. a XXII. ... XXIII. En los municipios insulares, coordinar con las autoridades acciones de movilidad asequible, incluyente, segura y sustentable entre sus municipios y el territorio continental, y XXIV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.	Artículo 68. De los municipios. ... I. a XXII. ... XXIII. En los municipios insulares, coordinar con las autoridades acciones de movilidad asequible, incluyente, segura y sustentable entre sus municipios y el territorio continental; XXIV. Regular, supervisar y verificar los estacionamientos de acceso público, incluyendo la aplicación de tarifas proporcionales y transparentes, el respeto a los topes máximos establecidos por la autoridad competente y la atención de denuncias por cobros excesivos o prácticas abusivas; así como coordinarse con las entidades federativas y la Federación para la integración de información tarifaria al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, y XXV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE TARIFAS DE ESTACIONAMIENTO Y ACCESIBILIDAD ECONÓMICA EN LOS SERVICIOS DE MOVILIDAD.

Único. – Se reforman los artículos 13, 29, y 68; y se adiciona una fracción XVIII Bis al artículo 3, una fracción I bis al artículo 4 y un artículo 55 Bis, todos de la Ley General De Movilidad Y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 3. Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, la accesibilidad cognitiva y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;

II. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

III. Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

IV. Atención médica prehospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

V. Auditorías de Seguridad Vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;

VI. Autoridades: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;

VII. Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

VIII. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la presente Ley;

IX. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;

X. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

XI. Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

XII. Diseño universal: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;

XIII. Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;

XIV. Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

XV. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;

XVI. Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

XVII. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;

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;

XVIII Bis. Estacionamiento público: espacio destinado al resguardo temporal de vehículos, de propiedad pública o privada, disponible para el público en general a cambio de una contraprestación económica;

XIX. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;

XX. Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;

XXI. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las

autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

XXII. Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;

XXIII. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

XXIV. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;

XXV. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;

XXVI. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

XXVII. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

XXVIII. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

XXIX. Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;

XXX. Ley: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

XXXI. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

XXXII. Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;

XXXIII. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;

XXXIV. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

XXXV. Observatorios: Los Observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;

XXXVI. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;

XXXVII. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

XXXVIII. Persona Permisoria: Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal;

XXXIX. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

XL. Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2 de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;

XLI. Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una

discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio

XLII. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;

XLIII. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;

XLIV. Secretarías: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

XLV. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;

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

XLVII. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

XLVIII. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

XLIX. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la

dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

L. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte o bien las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;

LI. Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;

LII. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;

LIII. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

LIV. Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la presente Ley;

LV. Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

LVI. Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;

LVII. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

LVIII. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

LIX. Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

LX. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

LXI. Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;

LXII. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

LXIII. Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;

LXIV. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción depende de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

LXV. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

LXVI. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;

LXVII. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;

LXVIII. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

LXIX. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y

LXX. Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.

La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

I Bis. Accesibilidad económica y equidad tarifaria. Garantizar que los costos asociados al ejercicio del derecho a la movilidad, incluidos los servicios auxiliares como los estacionamientos de acceso público, sean proporcionales, transparentes y asequibles, evitando cobros abusivos o desproporcionados;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

XI. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;

XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública;

XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y

XX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 13. De la accesibilidad.

Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles, **proporcionales y transparentes**, con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

Asimismo, deberán establecer políticas y mecanismos que aseguren la accesibilidad económica en los servicios auxiliares de movilidad, tales como los estacionamientos de acceso público, promoviendo criterios de proporcionalidad temporal, equidad tarifaria y exhibición visible de precios.

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. La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, en estricto apego a las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y demás legislación aplicable;
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
- III. Operadores de servicios de transporte;
- IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
- V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;

VI. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;

VII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;

VIII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;

IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;

X. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;

XI. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;

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

XIII. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos, y

XIV. Información relativa a los servicios auxiliares de movilidad, incluyendo los estacionamientos de acceso público, con datos sobre ubicación, capacidad, horarios, estructura de cobro por minuto o fracción, tarifas vigentes y topes máximos autorizados, conforme a lo que establezcan las autoridades competentes.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no

supere veinticinco kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 55 Bis. De la gestión tarifaria y operación de los estacionamientos públicos.

I. Los estacionamientos de acceso público se considerarán servicios auxiliares de movilidad y deberán sujetarse a los principios de accesibilidad económica, equidad tarifaria y transparencia, conforme a lo dispuesto en los artículos 4, fracción I Bis; 13 y 29 de esta Ley;

II. Las tarifas por el uso del servicio deberán fijarse bajo el principio de proporcionalidad temporal, con cobro por minuto o por fracción razonable, verificable y previamente informada, en función del tiempo efectivamente utilizado. Se prohíben cobros mínimos obligatorios o redondeos al alza que excedan el tiempo real de uso, así como cualquier cuota, cargo adicional o concepto equivalente que tenga por objeto sustituir o simular un cobro mínimo obligatorio;

III. Las autoridades locales competentes establecerán las tarifas aplicables y, en su caso, límites tarifarios, con base en parámetros, metodologías y criterios técnicos generales de razonabilidad, proporcionalidad y accesibilidad económica, emitidos por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, en el marco de las atribuciones que les confiere esta Ley y el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

IV. Los prestadores del servicio deberán exhibir de forma visible las tarifas vigentes y condiciones de cobro, así como entregar comprobante desglosado con hora de ingreso y salida, y

V. Las autoridades municipales y estatales verificarán el cumplimiento de estas disposiciones e impondrán las sanciones correspondientes conforme a esta Ley y la legislación local aplicable.

Artículo 68. De los municipios.

Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:

I. Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;

II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los programas de la entidad federativa correspondiente y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;

III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Participar con las autoridades federales, de las entidades federativas y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;

V. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;

VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así

como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;

VIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;

IX. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad;

X. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;

XI. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales;

XII. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;

XIII. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;

XIV. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;

XV. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;

XVI. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;

XVII. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;

XVIII. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;

XIX. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;

XX. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

XXI. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;

XXII. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;

XXIII. En los municipios insulares, coordinar con las autoridades acciones de movilidad asequible, incluyente, segura y sustentable entre sus municipios y el territorio continental;

XXIV. Regular, supervisar y verificar los estacionamientos de acceso público, incluyendo la aplicación de tarifas proporcionales y transparentes, el respeto a los topes máximos establecidos por la autoridad competente y la atención de denuncias por cobros excesivos o prácticas abusivas; así como coordinarse con las entidades federativas y la Federación para la integración de información tarifaria al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, y

XXV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

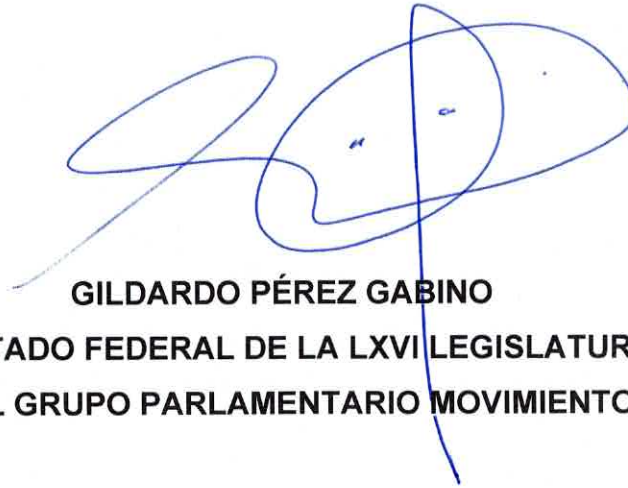
PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), en coordinación con las entidades federativas y los municipios, emitirá en un plazo no mayor de ciento ochenta días naturales los lineamientos técnicos para la determinación de tarifas proporcionales y topes máximos en los estacionamientos de acceso público.

TERCERO. Las entidades federativas y los municipios deberán armonizar sus reglamentos y disposiciones locales con lo establecido en el presente Decreto en un plazo máximo de un año contado a partir de la entrada en vigor del mismo.

CUARTO. Las autoridades competentes integrarán la información sobre los estacionamientos de acceso público al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial dentro de los seis meses siguientes a la emisión de los lineamientos técnicos mencionado.

Dado el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 10 de febrero de 2026



GILDARDO PÉREZ GABINO
DIPUTADO FEDERAL DE LA LXVI LEGISLATURA
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO MOVIMIENTO CIUDADANO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL PARA EL BIENESTAR Y CUIDADO DE ANIMALES DOMÉSTICOS Y COMUNITARIOS, A CARGO DE LA DIPUTADA IRAÍS VIRGINIA REYES DE LA TORRE INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

Quien suscribe, **Iraís Virginia Reyes de la Torre**, diputada integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto por la fracción II del artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 6, numeral 1; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del Pleno de esta Asamblea la presente **Iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley General Para el Bienestar y Cuidado de Animales Domésticos y Comunitarios**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Introducción

La protección y el bienestar de los animales se ha consolidado, a nivel nacional e internacional, como un tema de interés social, ambiental y de salud pública, estrechamente vinculado con la calidad de vida de las personas, la convivencia comunitaria y la preservación del entorno.

La presente iniciativa propone la expedición de una ley general que reconozca de manera expresa a los animales domésticos y comunitarios como seres sintientes, sujetos de una protección legal reforzada, establece obligaciones mínimas para las personas y estándares homogéneos de actuación para las autoridades de los tres

órdenes de gobierno, con un énfasis especial en la prevención del maltrato, el abandono y la sobrepoblación, así como en la coordinación institucional; para tal efecto la Ley General para el Bienestar y Cuidado de Animales Domésticos y Comunitarios se estructura en 33 artículos ordinarios y disposiciones transitorias que regulan su entrada en vigor y armonización legislativa.

En México, el orden jurídico reconoce en el artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos¹, el derecho de toda persona a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, así como el deber del Estado de garantizar su protección. No obstante, en materia de bienestar animal, la regulación existente se encuentra fragmentada, heterogénea y, en muchos casos, insuficiente, al depender de disposiciones locales con alcances, definiciones y mecanismos de aplicación dispares.

La ausencia de una ley general que establezca principios mínimos, definiciones comunes, criterios de coordinación y estándares homogéneos ha generado vacíos normativos que dificultan la prevención del maltrato, el abandono y el sacrificio injustificado de animales, así como la implementación eficaz de políticas públicas orientadas a la protección del bienestar animal.

Diversos instrumentos internacionales en materia ambiental, como la Declaración de Estocolmo sobre el Medio Humano² y la Declaración de Río sobre Medio

¹ Cámara de Diputados (2026). "Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos", en *Leyes Federales Vigentes*. México. Consultado el 11 de febrero de 2026. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

² ONU (1972). "Declaración de Estocolmo sobre el Medio Ambiente Humano", en *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano*. Estocolmo, Suecia. 16 de junio de 1972. Disponible en: <https://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/INST%2005.pdf>

Ambiente y Desarrollo³, han reconocido que la protección de los seres vivos y del entorno constituye una responsabilidad fundamental de los Estados. Asimismo, organismos internacionales especializados han señalado que el bienestar animal guarda una relación directa con la salud pública, la prevención de riesgos sanitarios y la seguridad comunitaria.

II. Situación del Bienestar Animal en México

En México, la relación entre las personas y los animales se ha transformado de manera significativa en las últimas décadas, particularmente en el ámbito urbano, en este sentido los animales de compañía forman parte del entorno cotidiano de millones de hogares, paradójicamente un número considerable de animales se encuentra en situación de abandono, calle o dependencia comunitaria, lo que plantea retos relevantes en materia de bienestar, salud pública, convivencia social y responsabilidad institucional.

En el contexto nacional, la información estadística disponible muestra, por un lado, la amplia presencia de animales de compañía en los hogares y, por otro, la falta de registros oficiales sistemáticos sobre maltrato, abandono y animales en situación de calle.

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Bienestar Autorreportado 2021, del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 73 de cada 100 hogares en

³ ONU (1992). “Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo”, en *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo*. Río de Janeiro, Brasil. 3 al 14 de junio de 1992. Disponible en: <https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/documents/declaracionrio.htm>

México cuentan con al menos una mascota, lo que equivale aproximadamente a 38 millones de mascotas integradas a la vida familiar.⁴

Sin embargo, el propio INEGI y especialistas han señalado que las mascotas siguen siendo, en buena medida, un “sector invisible” para las estadísticas públicas, pues no existe aún un sistema nacional unificado que registre de manera periódica y homogénea los casos de maltrato, abandono y población de animales sin hogar, lo que evidencia una brecha institucional en la medición de esta problemática.⁵

Aunque no se tiene una cifra exacta de cuántos perros y gatos viven en condiciones de abandono, la organización mexicana Defensoría Animal estima que siete de cada 10 ejemplares viven en la calle.

[...], se calcula que casi medio millón de animales de compañía son abandonados al año, cifra producto del cálculo de las denuncias de maltrato en vía pública o el análisis de situación económica de las personas, además de que el aislamiento por la pandemia también agravó la violencia contra los animales dentro de los hogares.⁶

A pesar de esta limitada captura estadística, los datos disponibles de autoridades locales ilustran la gravedad del problema; entre enero y noviembre de 2023, la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la Ciudad de México

⁴ INEGI (2021). “Cohabitación con mascotas”, en *Encuesta Nacional de Bienestar Autorreportado (ENBIARE)* 2021. México, diciembre de 2021. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enbiare/2021/doc/enbiare_2021_presentacion_resultados.pdf

⁵ Tapia Sandoval, Anayeli (2023). “Mascotas en México, un sector invisible para las estadísticas”, en *INFOBAE*. México. 23 de febrero de 2023. Disponible en: <https://www.infobae.com/mascotas/2023/03/13/mascotas-en-mexico-un-sector-invisible-para-las-estadisticas/>

⁶ Ídem.

(PAOT) recibió más de 1,800 denuncias por maltrato animal, de las cuales más de 1,500 corresponden a animales sin alimento, agua o resguardo, y alrededor de 266 por golpes y agresiones directas⁷, lo que pone de manifiesto que las formas de maltrato incluyen tanto omisiones de cuidado como violencia física abierta.

Estos datos, aún circunscritos a una sola entidad federativa, sugieren la existencia de un fenómeno extendido a nivel nacional que hoy se atiende de manera fragmentada, sin lineamientos generales homogéneos ni estándares mínimos de actuación para las autoridades.

En materia de abandono y animales en situación de calle, el Índice de Mascotas sin Hogar elaborado por *Mars Petcare* estima que en México cerca de 27.9 millones de perros y gatos viven sin un hogar, de los cuales aproximadamente 18.8 millones son perros y 9.1 millones gatos.⁸

Estudios divulgados por el Consejo Ciudadano para la Seguridad y Justicia de la Ciudad de México señalan, además, que una parte significativa de los reportes por animales de compañía en situación de calle se relaciona con abandono, falta de alimento, animales amarrados y en condiciones térmicas inadecuadas, lo que revela que muchos de estos animales estuvieron previamente bajo el cuidado de una persona y hoy dependen de la atención ocasional de vecinas y vecinos para sobrevivir.⁹

⁷ Cisneros, José Luis (s/f). “Crueldad animal, el perfil de las personas y los motivos que incitan los actos de violencia con los animales de compañía”, en *Tesis en el repositorio de la Universidad Autónoma Metropolitana. Unidad Xochimilco*. México. Disponible en: <https://repositorio.xoc.uam.mx/jspui/retrieve/b18ac123-267e-4d26-a0d1-ccade91c7d56/51771.pdf>

⁸ La Redacción (2022). “Índice de mascotas sin hogar”, en *Mars Petcare México*. México. 10 de octubre de 2022. Disponible en: <https://www.mars.com/es-mx/news-and-stories/press-releases-statements/perros-y-gatos-en-condicion-de-calle>

⁹ Staff (2022). “Atiende Consejo Ciudadano 17,600 reportes por maltrato animal”, en *Consejo Ciudadano para la Seguridad y Justicia de la Ciudad de México*. México. 20 de julio de

Esta realidad, donde millones de perros y gatos habitan el espacio público sin un responsable claramente identificado y reciben cuidados básicos de la comunidad, refleja la existencia fáctica de animales comunitarios y confirma que el abandono y la sobrepoblación no son hechos aislados, sino un problema estructural de bienestar animal y de salud pública que requiere una respuesta articulada a nivel nacional.¹⁰

En particular, la experiencia cotidiana en ciudades y comunidades del país muestra la existencia de millones de perros y gatos que habitan el espacio público sin un propietario individual claramente identificable, pero que reciben cuidados básicos de vecinas y vecinos, configurando la figura de animales comunitarios.

La ley que se propone reconoce expresamente esta categoría, establece garantías mínimas de protección para estos animales y define un esquema de corresponsabilidad entre autoridades y comunidad para asegurar su bienestar, permanencia segura en el territorio y acceso a alimentación, agua, refugio y atención veterinaria básica.

III. Objetivos y principios de la Ley General para el Bienestar y Cuidado de Animales Domésticos y Comunitarios

La Ley General para el Bienestar y Cuidado de los Animales Domésticos y Comunitarios tiene como finalidad establecer un marco normativo de carácter general, armónico y coherente, orientado a la protección del bienestar y cuidado de los animales domésticos y comunitarios, mediante la fijación de principios rectores,

2022.Disponible en: <https://consejociudadanomx.org/contenido/atiende-consejo-ciudadano-17600-reportes-por-maltrato-animal>

¹⁰ Arvizu, L.; Soberanis, O.; Téllez, E. R. (2025). "Atención del maltrato animal en la Ciudad de México", en *Revista Digital de Ciencia Forense*. Año 4. Número 1. México. 30 de abril de 2025. Disponible en: <https://recif.unam.mx/index.php/revista/article/download/158/94>

estándares mínimos de trato digno, obligaciones generales, prohibiciones expresas y mecanismos de coordinación institucional, en pleno respeto al sistema constitucional mexicano y a la distribución de competencias entre los distintos órdenes de gobierno.

Esta Ley parte del reconocimiento de que el bienestar animal constituye un interés social legítimo, estrechamente vinculado con la protección del medio ambiente, la salud pública, la convivencia comunitaria y la prevención de conductas violentas, sin que ello suponga el reconocimiento de personalidad jurídica ni la atribución de derechos subjetivos a los animales, sino la imposición de deberes jurídicos a las personas y autoridades responsables de su cuidado y protección.

En ese sentido, este ordenamiento tiene por objeto superar la dispersión normativa existente mediante la armonización de criterios mínimos de aplicación general que permitan una protección homogénea en todo el territorio nacional, sin desplazar ni restringir la facultad de las entidades federativas y de los municipios para desarrollar, complementar y, en su caso, ampliar la regulación correspondiente conforme a sus contextos sociales, culturales y territoriales.

Los principios, objetivos y contenidos de esta ley se encuentran alineados con instrumentos internacionales relevantes, estándares técnicos reconocidos en materia de bienestar animal y experiencias de derecho comparado, incorporados de manera gradual y prudente, y adecuados al marco jurídico, constitucional y social del Estado mexicano, a fin de fortalecer un modelo de protección animal compatible con el federalismo y la seguridad jurídica.

IV. Derecho Comparado

Paralelamente, la experiencia comparada demuestra una tendencia clara hacia la adopción de marcos normativos integrales que reconocen el bienestar animal como un deber ético y jurídico de la sociedad, sin equiparar a los animales con personas ni atribuirles personalidad jurídica, pero sí estableciendo obligaciones claras para quienes los poseen, cuidan o se relacionan con ellos.

En España, la Ley 7/2023, de protección de los derechos y el bienestar de los animales, constituye un referente relevante en materia de derecho comparado, al establecer un régimen jurídico básico de aplicación estatal orientado a garantizar la protección y el bienestar de los animales de compañía y de aquellos silvestres que se encuentran en cautividad.¹¹

Dicho ordenamiento adopta un enfoque integral que combina la prevención, la responsabilidad humana y la coordinación institucional, reconociendo al bienestar animal como un interés público transversal, sin alterar el esquema constitucional de distribución competencial entre el Estado y las comunidades autónomas.

Esta legislación se articula a partir de principios generales y obligaciones mínimas comunes, tales como la tenencia responsable, la prohibición del abandono, la limitación del sacrificio, la promoción de la esterilización y del control poblacional, así como la implementación de políticas públicas de educación, sensibilización y concienciación social, dejando a las comunidades autónomas la facultad de desarrollar, complementar y, en su caso, endurecer los regímenes sancionadores y las medidas específicas conforme a sus competencias y realidades territoriales.

¹¹ Agencia Estatal de España (2023). “Ley 7/2023, de 28 de marzo, de protección de los derechos y el bienestar de los animales”, en *Boletín Oficial del Estado*. España. 29 de septiembre de 2023. Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2023-7936>

Asimismo, la Ley 7/2023 destaca por establecer mecanismos de cooperación y coordinación entre autoridades estatales, autonómicas y locales, particularmente en materia de registro, identificación, inspección y actuación ante situaciones de riesgo, abandono o maltrato, lo que permite una aplicación homogénea de los estándares mínimos de bienestar animal en todo el territorio, sin desconocer la diversidad normativa regional.

Este modelo comparado resulta especialmente ilustrativo para el contexto mexicano, en tanto demuestra que es posible configurar una ley de alcance general que fije bases y estándares mínimos de protección animal, armonizando criterios esenciales a nivel nacional, sin invadir las competencias legislativas locales, particularmente en materia sancionadora y penal.

De esta experiencia se retoma un enfoque gradual y respetuoso del federalismo, orientado a fortalecer la protección del bienestar animal a través de la coordinación intergubernamental, la responsabilidad social y la prevención, más que mediante una centralización punitiva.

En Alemania, la Ley de Protección Animal (Tierschutzgesetz)¹², constituye uno de los referentes más sólidos en materia de bienestar animal desde una perspectiva jurídica y constitucional, al partir del principio fundamental de que ninguna persona puede causar a un animal dolor, sufrimiento o daño sin una razón suficiente.

Este principio, de carácter general, permea todo el ordenamiento y se traduce en obligaciones concretas relativas a la alimentación, cuidado, alojamiento y trato, los

¹² Bundesamt für Justiz (2022). “Ley de Bienestar Animal”, en *Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz*. Alemania. 20 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.gesetze-im-internet.de/tierschg/BJNR012770972.html>

cuales deben ajustarse de manera estricta a las necesidades biológicas y etológicas propias de cada especie.

El modelo alemán se distingue por reconocer de forma expresa la responsabilidad humana frente a los animales, concebidos como Mitgeschöpfe (congéneres), esto es, seres vivos que, aun sin ser sujetos de derechos, comparten con las personas una base común de sensibilidad, vulnerabilidad y capacidad de experimentar sufrimiento.

Esta concepción no implica la equiparación jurídica entre personas y animales, sino la imposición de deberes reforzados de protección, cuidado y respeto, orientados a limitar el uso arbitrario o cruel de los animales por parte del ser humano.

La Tierschutzgesetz establece un sistema normativo que combina principios generales, deberes positivos de cuidado y prohibiciones específicas, acompañado de mecanismos de inspección, control y sanción desarrollados a nivel federal y complementados por los Länder, lo que permite una aplicación coherente del bienestar animal en todo el territorio alemán, respetando la organización federal del Estado.

Este enfoque evidencia que la protección animal puede estructurarse eficazmente a partir de estándares mínimos nacionales, dejando margen a las entidades federativas para desarrollar normas más detalladas y sancionadoras conforme a sus competencias.

La experiencia alemana resulta particularmente relevante para el contexto mexicano, en tanto demuestra que el reconocimiento del bienestar animal como un interés jurídico protegido puede articularse mediante un modelo de deberes y

responsabilidades humanas, sin necesidad de atribuir personalidad jurídica a los animales, y sin menoscabar el principio de distribución competencial propio de un Estado federal.

Este enfoque ha servido de base para la consolidación de políticas públicas preventivas y educativas, reforzando una cultura de respeto hacia los animales compatible con la seguridad jurídica y el orden constitucional.

En Suiza la Loi fédérale sur la protection des animaux (Ley Federal de Protección de los Animales)¹³, configura uno de los marcos normativos más avanzados en materia de bienestar animal, al establecer una prohibición expresa de causar dolor, sufrimiento, males o daños injustificados, así como de afectar la dignidad de los animales o someterlos a tratos crueles.

Este ordenamiento parte de una concepción objetiva del bienestar animal, entendida como un interés jurídico protegido que impone límites claros a la actuación humana, sin atribuir personalidad jurídica a los animales.

La legislación suiza se distingue por otorgar a la autoridad federal la facultad de fijar condiciones mínimas y estándares técnicos obligatorios en materia de tenencia, cuidado, alojamiento, supervisión y control, garantizando así un nivel homogéneo de protección en todo el territorio nacional.

Al mismo tiempo, dicho marco normativo permite que los cantones desarrollen, complementen y refuercen estas disposiciones conforme a sus competencias, lo

¹³ Confederación Suiza (2005). “Ley Federal de Protección de los Animales”, en *L’Assemblée fédérale de la Confédération suisse*. Suiza. 16 de diciembre de 2005. Disponible en: <https://www.lexfind.ch/tolvl/232043/fr>

que evidencia un modelo de coordinación federal eficaz y respetuoso de la autonomía territorial.

La Ley Federal de Protección de los Animales faculta expresamente a las autoridades competentes para prohibir prácticas, métodos o actividades que resulten contrarios al bienestar animal, aun cuando dichas prácticas hayan sido tradicionalmente aceptadas, incorporando un enfoque preventivo basado en criterios científicos, técnicos y éticos.

Este esquema permite una adaptación progresiva de las normas de protección animal conforme al avance del conocimiento y a las exigencias sociales.

La experiencia suiza demuestra la viabilidad de un modelo federal que combina estándares mínimos obligatorios a nivel nacional con márgenes de desarrollo normativo local, fortaleciendo la protección del bienestar animal sin vulnerar la distribución constitucional de competencias.

Este enfoque reafirma que la función de una ley general no es centralizar el régimen sancionador, sino establecer bases comunes que orienten la actuación de las autoridades y de la sociedad en su conjunto.

Portugal, por su parte, ha incorporado en el Código Civil el estatuto jurídico dos animais Ley n.º 8/2017 (estatuto jurídico para los animales)¹⁴, este representa una evolución relevante dentro del derecho comparado al reconocer expresamente a los animales como seres vivos dotados de sensibilidad, diferenciándolos de las cosas

¹⁴ Assembleia da República (2017). “Lei n.º 8/2017, de 3 de março”, en *Jornal Oficial da República Portuguesa. Diário da República n.º 45/2017, Série I de 2017-03-03*. Portugal. 3 de marzo de 2017. Disponible en: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/8-2017-106549655>

y estableciendo un estatuto jurídico propio que redefine las obligaciones humanas respecto de su cuidado y protección.

Esta reforma no confiere personalidad jurídica ni derechos subjetivos plenos a los animales, sino que establece un régimen especial basado en deberes de respeto, protección y responsabilidad por parte de las personas.

El modelo portugués se caracteriza por integrar la protección animal dentro del derecho civil, reforzando la noción de que los animales son objetos de tutela jurídica debido a su condición de seres sintientes, lo que tiene efectos directos en ámbitos como la tenencia responsable, la responsabilidad por daños, el abandono y el trato digno, sin desplazar otros regímenes normativos de carácter administrativo o penal que continúan desarrollándose en leyes especiales.

El estatuto jurídico dos animais articula una protección transversal que permea distintas ramas del ordenamiento jurídico, permitiendo que las normas administrativas y penales se desarrollen de manera complementaria y progresiva, conforme a las competencias propias de cada ámbito.

Este enfoque favorece una protección gradual y sistemática, basada en la armonización normativa y en la claridad de los deberes jurídicos impuestos a las personas.

La experiencia portuguesa reconoce la sensibilidad animal como fundamento jurídico del deber de protección, sin alterar las categorías tradicionales del derecho ni comprometer la seguridad jurídica.

Este modelo refuerza la viabilidad de una ley general de bases que, sin atribuir derechos subjetivos a los animales, consolide un marco mínimo común orientado al bienestar y cuidado, respetando la distribución constitucional de competencias y el principio de federalismo

En Francia la reforma del Code civil (Código Civil Francés) mediante la incorporación del artículo 515-14, reconoció a los animales como “êtres vivants doués de sensibilité” (seres vivos dotados de sensibilidad) esta disposición introdujo un estatuto jurídico particular que, si bien no desvincula completamente a los animales del régimen de los bienes, sí impone una interpretación reforzada de las obligaciones humanas de cuidado, respeto y protección, conforme a su naturaleza de seres sensibles.¹⁵

El modelo francés se caracteriza por una integración armónica del bienestar animal dentro del derecho civil, permitiendo que dicho reconocimiento tenga efectos transversales en materias como la responsabilidad por daños, la tenencia responsable, el abandono y el trato digno, sin necesidad de otorgar personalidad jurídica a los animales ni de alterar las categorías fundamentales del ordenamiento jurídico. De esta forma, el reconocimiento de la sensibilidad animal opera como un criterio interpretativo obligatorio que orienta la actuación de autoridades y particulares.

La reforma civil se articula con un marco administrativo y penal complementario, desarrollado principalmente a través del Code rural et de la pêche maritime y del

¹⁵ Giménez-Candela, Teresa (2013). “A cara descubierta en favor de los animales: Francia, el 'Code Civil' y la Constitución”, en *Animal Law*. París, Francia. 4 de diciembre de 2013. Disponible en: <https://www.animallaw.info/sites/default/files/Vol%204%20num%204%20A%20cara%20descubierta%20en%20favor%20de%20los%20animales%20-%20Francia%2C%20el%20%27Code%20Civil%27%20y%20la%20Constituci%C3%B3n.pdf>

Code pénal, donde se establecen prohibiciones, obligaciones y sanciones específicas, respetando la distribución competencial del Estado francés.

Este diseño normativo permite una protección efectiva del bienestar animal mediante un sistema escalonado, que combina principios generales, deberes civiles y mecanismos sancionadores diferenciados.

La experiencia francesa demuestra que el reconocimiento jurídico de la sensibilidad animal puede operar como fundamento normativo de deberes y responsabilidades humanas, sin generar conflictos con la seguridad jurídica ni con la estructura constitucional del Estado.

Este enfoque refuerza la pertinencia de una ley general que establezca bases mínimas de protección y cuidado, permitiendo que las normas administrativas y penales se desarrollen de manera complementaria por las autoridades competentes, conforme al principio de federalismo.

V. Conclusión

La expedición de la Ley General para el Bienestar y Cuidado de los Animales Domésticos y Comunitarios constituye un paso necesario y jurídicamente responsable para atender una realidad social innegable, mediante un enfoque integral que armoniza la protección del bienestar animal con el respeto al sistema federal y a la distribución constitucional de competencias.

Esta iniciativa no pretende sustituir ni desplazar la labor legislativa de las entidades federativas y los municipios, sino establecer un marco general de principios, estándares mínimos y mecanismos de coordinación que permita una actuación

coherente y eficaz de las autoridades en todo el territorio nacional, evitando vacíos normativos, contradicciones regulatorias y respuestas desiguales ante problemáticas similares.

El diseño de la ley se apoya en criterios técnicos, evidencia empírica, experiencias comparadas consolidadas y estándares internacionales en materia de bienestar animal, adaptados de forma prudente y compatible con la realidad jurídica, social y cultural de México.

De esta manera, se reconoce el bienestar y cuidado de los animales domésticos y comunitarios como un interés social legítimo, estrechamente vinculado con la salud pública, la convivencia comunitaria, la protección del medio ambiente y la prevención de la violencia, sin atribuir personalidad jurídica ni derechos subjetivos a los animales.

En suma, la presente ley busca fortalecer la capacidad del Estado mexicano para garantizar condiciones mínimas de trato digno y responsable hacia los animales domésticos y comunitarios, impulsando una política pública coordinada, progresiva y respetuosa del federalismo, que permita a las entidades federativas desarrollar y perfeccionar sus propios marcos normativos conforme a sus necesidades locales, bajo una base común de coherencia jurídica y responsabilidad social.

Con base en lo anterior, se somete a consideración de esta Soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de

DECRETO

POR EL QUE SE EXPIDE LA LEY GENERAL PARA EL BIENESTAR Y CUIDADO DE ANIMALES DOMÉSTICOS Y COMUNITARIOS

ÚNICO. Se **expide** la Ley General Para el Bienestar y Cuidado de Animales Domésticos y Comunitarios, para quedar como sigue:

LEY GENERAL PARA EL BIENESTAR Y CUIDADO DE ANIMALES DOMÉSTICOS Y COMUNITARIOS

CAPÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. La presente ley es de observancia general, y tiene por objeto establecer las bases para la protección, bienestar y cuidado del trato digno de los animales domésticos y comunitarios, así como prevenir, prohibir y sancionar el maltrato, abandono y cualquier acto u omisión que les cause sufrimiento.

Asimismo, esta ley establece los principios, competencias, mecanismos y deberes mínimos que la Federación, los Estados, municipios y alcaldías deberán observar su correcta aplicación, en el ámbito de sus respectivas atribuciones.

Artículo 2. La presente ley resulta aplicable a toda persona que tenga bajo su custodia, cuidado, tenencia o responsabilidad animales domésticos, así como a quienes, mediante actos u omisiones, afecten el bienestar de animales comunitarios.

Las autoridades de la Federación, los Estados, municipios y alcaldías deberán aplicarla y hacerla cumplir, en el ámbito de sus respectivas competencias, conforme a las disposiciones que en ella se establezcan.

Artículo 3. Para los efectos de este ordenamiento, se entenderá por:

I. Animal: Para los efectos de la presente ley, se entiende por animal todo ser vivo no humano, vertebrado o invertebrado, dotado de sensibilidad y capaz de experimentar dolor, placer, miedo, estrés y otras sensaciones físicas o emocionales, conforme a su naturaleza biológica, comprendiendo dentro de este concepto al animal doméstico y al animal comunitario, en los términos definidos por este ordenamiento.

II. Bienestar animal: El estado físico y mental de un animal en relación con las condiciones en las que vive y se desarrolla, que comprende, al menos, el acceso a alimentación suficiente, agua, refugio adecuado, atención sanitaria y un entorno libre de sufrimiento evitable.

III. Maltrato animal: Toda acción u omisión, dolosa o culposa, que cause dolor, sufrimiento, daño físico o psicológico, estrés grave o afectación significativa al bienestar de un animal.

IV. Crueldad animal: La conducta intencional que provoque sufrimiento grave, prolongado o innecesario a un animal, mediante actos de violencia, tortura, abandono extremo o cualquier otro medio que atente de manera grave contra su integridad.

V. Tenencia responsable: El conjunto de deberes y obligaciones que corresponden a las personas que ejercen la custodia, cuidado o control de animales, orientados a garantizar su bienestar, trato digno y protección.

VI. Personas propietarias, poseedoras o responsables de animales domésticos: Las personas que, por cualquier título o circunstancia, ejerzan de manera permanente o temporal la custodia, cuidado, tenencia, control o supervisión de un animal, aun cuando no exista propiedad formal sobre el mismo.

VII. Médico veterinario: El profesional legalmente autorizado para ejercer la medicina veterinaria conforme a la normativa aplicable.

VIII. UMAS o UMA: Referencia económica en pesos, determinada y actualizada anualmente por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, que se utiliza como base para el cálculo de multas, sanciones administrativas, derechos, obligaciones y demás supuestos previstos en disposiciones jurídicas, en términos de la legislación aplicable.

Artículo 4. La aplicación, vigilancia y cumplimiento de la presente ley corresponderá, en el ámbito federal, a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, por conducto de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias conforme a la legislación aplicable.

Las entidades federativas, municipios y alcaldías ejercerán las funciones que esta ley les confiere, de manera concurrente y coordinada con la autoridad federal, conforme a sus respectivos ámbitos de competencia.

La autoridad federal podrá celebrar convenios de coordinación con las autoridades locales para la ejecución de acciones de inspección, vigilancia, prevención, sanción y atención integral en materia de bienestar animal.

CAPÍTULO SEGUNDO

SUJETOS DE PROTECCIÓN

Artículo 5. El presente ordenamiento regula las bases y principios mínimos para la protección, el bienestar y el trato digno de los animales domésticos y comunitarios, así como las obligaciones, acciones preventivas, medidas de protección y responsabilidades aplicables en el territorio nacional, en el ámbito de las competencias concurrentes de la Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías.

Quedan comprendidas dentro de su ámbito de regulación las disposiciones relativas a la prevención del maltrato y la crueldad, la tenencia responsable, la protección ante situaciones de riesgo, abandono o negligencia, la intervención de las autoridades, las medidas urgentes y de retiro, así como los mecanismos de coordinación y participación social.

Lo anterior se entenderá sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras materias reguladas por la Constitución y las leyes aplicables, en particular en los ámbitos de salud pública, medio ambiente, sanidad animal, seguridad y protección civil.

Artículo 6. Para efectos de esta ley, se entiende por animal doméstico aquel que, perteneciendo a una especie que vive en estrecha relación con el ser humano, es mantenido principalmente en el hogar o en su entorno inmediato, y cuya tenencia

no tiene como finalidad su consumo ni el aprovechamiento industrial o comercial de sus productos.

Artículo 7. Para efectos de esta ley, se consideran animales comunitarios, los perros y gatos, entre otros, que, sin contar con una persona propietaria o poseedora identificable, habitan y se desarrollan en un espacio público o privado de uso común, donde reciben alimentación, cuidados básicos o protección de manera habitual por parte de una o varias personas de la comunidad.

La condición de animal comunitario no se extingue por el solo hecho de que el animal represente un riesgo, en cuyo caso deberán aplicarse las medidas sanitarias o de seguridad correspondientes, conforme a la legislación aplicable.

Artículo 8. Para efectos de la presente ley, se considera animal abandonado aquel animal doméstico que haya sido desprovisto, total o funcionalmente, del cuidado, supervisión o protección necesarios para garantizar su bienestar, cuando no exista persona propietaria, poseedora o responsable que asuma de manera efectiva dichas obligaciones.

Asimismo, se considerará animal abandonado aquel animal doméstico que, aun permaneciendo dentro de un bien mueble o inmueble, se encuentre atado, confinado o retenido sin recibir de forma regular alimentación suficiente, agua potable, refugio adecuado o atención veterinaria básica, así como aquel que no sea reclamado por su persona propietaria, poseedora o responsable en los centros de acogida, refugios o lugares de resguardo.

CAPÍTULO TERCERO

PRINCIPIOS RECTORES

Artículo 9. Los animales domésticos y comunitarios son seres sintientes, dotados de sensibilidad física y emocional, capaces de experimentar dolor, placer, alegría, miedo y sufrimiento.

Debido a su naturaleza, los animales deberán recibir trato digno y respetuoso, acorde con sus necesidades biológicas y etológicas, quedando prohibido cualquier acto u omisión que les cause sufrimiento innecesario, daño o menoscabo a su integridad física.

En consecuencia, toda persona tiene un deber ético y una obligación jurídica de respetar, proteger y salvaguardar la vida y la integridad de los animales, en los términos establecidos por la presente ley y demás disposiciones aplicables.

El reconocimiento de los animales como seres sintientes no los equipara a las personas, ni les confiere personalidad jurídica, sino que constituye el fundamento para su protección legal reforzada por parte del Estado.

Artículo 10. El trato digno y respetuoso hacia los animales, constituye un principio rector de la presente ley.

Dicho principio implica el reconocimiento de su condición de seres sintientes y obliga a toda persona o autoridad a evitar actos u omisiones que les provoquen dolor, sufrimiento, daño físico o afectación a su bienestar, garantizando condiciones mínimas acordes con sus necesidades.

El trato digno y respetuoso deberá observarse en todas las acciones, políticas públicas, procedimientos administrativos y actuaciones de autoridad relacionadas con los animales a que se refiere esta ley.

Artículo 11. Las autoridades competentes y toda persona deberán prevenir el sufrimiento y el daño innecesario a los animales domésticos y comunitarios sujetos de protección de esta ley, en todas las actividades, decisiones y conductas que incidan en su bienestar.

Para efectos de la presente ley, se considera daño o sufrimiento innecesario aquel que no se encuentre justificado por razones humanitarias, de salud, de seguridad pública o de interés sanitario, y que pueda evitarse mediante medidas razonables y proporcionales.

La prevención del sufrimiento y del daño innecesario deberá guiar el diseño e implementación de políticas públicas, las actuaciones administrativas, y la interpretación y aplicación de las disposiciones de esta ley.

Artículo 12. Toda persona es responsable de las consecuencias de sus actos u omisiones que afecten la vida, la integridad o el bienestar de los animales sujetos de protección de esta ley.

Quien tenga bajo su custodia, cuidado o control un animal doméstico asume el deber de garantizar condiciones mínimas de bienestar, conforme a lo dispuesto por la presente ley, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas, civiles o penales que correspondan.

Tratándose de animales comunitarios, la responsabilidad se actualiza respecto de cualquier persona que, por acción u omisión, les cause daño, sufrimiento o menoscabo, independientemente de la inexistencia de un propietario individual. Las autoridades deberán promover una cultura de responsabilidad y respeto, mediante acciones de prevención, educación y aplicación efectiva de esta ley.

Artículo 13. El bienestar y cuidado de animales domésticos y comunitarios, constituye un interés social, por su vinculación con la salud pública, seguridad, la convivencia comunitaria y el respeto a la vida, conforme a los valores reconocidos por el orden jurídico mexicano.

En atención a su interés social, el Estado deberá promover, proteger y garantizar condiciones mínimas de bienestar animal, mediante políticas públicas, acciones preventivas y medidas de protección, en el ámbito de sus respectivas competencias.

El interés social en la protección del bienestar animal no excluye ni sustituye otros intereses jurídicamente protegidos, sino que deberá armonizarse con ellos conforme a los principios de legalidad, proporcionalidad y razonabilidad.

Artículo 14. El bienestar y cuidado de animales domésticos y comunitarios, se realizará bajo el principio de coordinación y concurrencia entre la Federación, los Estados y municipios y alcaldías, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Las autoridades de los distintos órdenes de gobierno deberán coordinar acciones, compartir información y armonizar políticas públicas para la prevención del maltrato y del abandono, la atención de animales en situación de riesgo, y la aplicación de las medidas previstas en esta ley.

La concurrencia de competencias deberá ejercerse conforme a los principios de legalidad, subsidiariedad y cooperación institucional, evitando duplicidades y garantizando una actuación eficaz y proporcional.

CAPÍTULO CUARTO

DE LAS OBLIGACIONES Y DEBERES

Artículo 15. Las personas propietarias de animales domésticos deberán cumplir, como mínimo, con las siguientes obligaciones:

- I. Proporcionar alimentación adecuada y agua suficiente, de forma regular y acorde con las necesidades del animal.
- II. Garantizar condiciones de refugio y resguardo que lo protejan de las inclemencias del clima y de cualquier situación que ponga en riesgo su integridad.
- III. Brindar atención veterinaria básica, incluyendo medidas preventivas razonables, y procurar tratamiento oportuno en caso de enfermedad, lesión o sufrimiento evidente.
- IV. Evitar actos u omisiones que provoquen dolor, sufrimiento, estrés o daño innecesario, conforme a los principios establecidos en esta ley.
- V. Adoptar las medidas necesarias de control y vigilancia para prevenir que el animal cause daños a terceros, a otros animales o a bienes, sin menoscabo de su bienestar.

VI. Permitir, en los casos previstos por la legislación aplicable, la intervención de la autoridad competente cuando exista riesgo para la vida, la integridad o el bienestar del animal.

Artículo 16. Queda prohibido abandonar animales domésticos, así como incurrir en omisiones de cuidado que, de manera total o funcional, priven al animal de las condiciones mínimas necesarias para garantizar su bienestar.

Se considerará abandono no sólo la separación física definitiva del animal por parte de su persona propietaria, poseedora o responsable, sino también cualquier conducta u omisión que implique desentenderse de sus necesidades básicas de alimentación, agua, refugio o atención veterinaria básica, en los términos establecidos por esta ley.

La prohibición prevista en este artículo es independiente de la existencia o no de un daño efectivo, y su actualización dará lugar a la intervención de la autoridad competente y a la aplicación de las sanciones correspondientes, conforme al artículo 27 de la presente ley.

Artículo 17. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16 del presente ordenamiento, el sacrificio de animales únicamente podrá autorizarse de manera excepcional, cuando concurren causas debidamente acreditadas de:

- I. Sufrimiento grave e irreversible que no pueda ser mitigado mediante tratamiento veterinario;
- II. Riesgo cierto y grave para la salud pública, la seguridad o la biodiversidad, conforme a dictamen técnico de la autoridad competente;

III. Razones sanitarias determinadas por la autoridad en los términos de la legislación aplicable.

En todos los casos, el sacrificio deberá realizarse bajo criterios humanitarios, con métodos que eviten dolor, angustia o sufrimiento innecesario, previa valoración de un médico veterinario y con estricto apego a los principios establecidos en esta ley

Artículo 18. La persona propietaria de un animal doméstico será responsable de los daños que éste cause a personas o bienes, conforme a la legislación aplicable, cuando dichos daños deriven del incumplimiento del deber de cuidado, vigilancia o control.

No habrá responsabilidad cuando el daño sea consecuencia de una conducta defensiva del animal, ocurrida en un contexto de protección de la integridad de la persona responsable, de terceros bajo su cuidado o de un bien inmueble, siempre que dicha conducta no haya sido provocada, ordenada o dirigida dolosamente para causar un daño ilegítimo.

Artículo 19. Queda prohibido el sacrificio de animales domésticos o comunitarios por motivos relacionados con la falta de espacio, saturación de instalaciones, permanencia en centros de resguardo, edad avanzada, disminución de capacidades físicas o cualquier otro criterio de gestión, disponibilidad material o conveniencia administrativa.

En consecuencia, la edad, el estado físico asociado al envejecimiento, ni la insuficiencia de infraestructura, recursos humanos o materiales podrán justificar la privación de la vida de un animal.

Las autoridades, así como los centros de acogida, refugios, establecimientos públicos o privados y las personas responsables de animales, deberán priorizar medidas alternativas de cuidado, reubicación, adopción o resguardo.

El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo hará acreedores a las personas responsables a las sanciones previstas en el artículo 27 del presente ordenamiento, sin perjuicio de las demás responsabilidades que resulten aplicables.

Artículo 20. Las autoridades, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, deberán diseñar, implementar y evaluar políticas públicas y programas permanentes orientados al bienestar y cuidado de animales domésticos y comunitarios, la prevención del maltrato y el abandono, y la promoción de la tenencia responsable. Estos deberán incluir:

- I. Acciones de educación, sensibilización y concientización social dirigidas a la población en general, con especial énfasis en niñas, niños y adolescentes;
- II. Campañas de información y capacitación sobre las obligaciones legales y éticas derivadas de la tenencia de animales;
- III. Programas de esterilización, identificación y atención veterinaria básica, conforme a las capacidades institucionales y a la normativa aplicable;
- IV. Mecanismos de coordinación interinstitucional y participación social para la ejecución y seguimiento de las acciones previstas en este artículo.

Las políticas y programas a que se refiere este artículo deberán atender criterios de prevención, inclusión, enfoque territorial y respeto al trato digno y respetuoso hacia los animales, y serán evaluados periódicamente para medir su impacto y eficacia.

CAPÍTULO QUINTO

DE LA PROTECCIÓN DE ANIMALES COMUNITARIOS

Artículo 21. La Federación reconoce a los animales comunitarios como una categoría específica de animales sujetos de protección especial, en atención a su situación de vulnerabilidad y a su convivencia habitual con la comunidad.

Los animales comunitarios gozarán de trato digno y respetuoso, y estarán protegidos frente a cualquier acto u omisión que implique maltrato, crueldad, abandono, explotación o sufrimiento innecesario, en los términos de esta ley.

Las autoridades competentes deberán garantizar y respetar la permanencia, protección y bienestar de los animales comunitarios en los espacios en los que habitualmente se desarrollan, conforme a los principios y disposiciones del presente ordenamiento, sin perjuicio de las medidas específicas que se establezcan en el capítulo relativo a su protección, bienestar y corresponsabilidad social y comunitaria.

Artículo 22. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías, en el ámbito de sus respectivas competencias, establecerán políticas, programas y lineamientos orientados a garantizar el bienestar de los animales comunitarios, conforme a las bases siguientes:

I. Acceso suficiente a agua y alimento, proporcionado de manera ordenada, segura y compatible con la salud pública y la convivencia comunitaria;

II. Disponibilidad de refugio o resguardo adecuado, conforme a las condiciones climáticas y al contexto territorial;

III. Atención veterinaria básica, priorizando acciones de prevención, vacunación, desparasitación y esterilización, y

IV. Condiciones que permitan su permanencia segura en el territorio, evitando riesgos para los propios animales y para la comunidad.

Las autoridades competentes definirán los mecanismos específicos de implementación, incluyendo criterios de ubicación, operación, corresponsabilidad comunitaria y coordinación interinstitucional.

Las entidades federativas y los municipios podrán establecer medidas adicionales o más estrictas, conforme a sus realidades sociales, presupuestales y territoriales.

La Federación emitirá lineamientos generales de coordinación, con el fin de armonizar criterios mínimos y promover la aplicación homogénea de estas bases en todo el territorio nacional.

Artículo 23. Las personas que proporcionen alimentación, cuidados básicos o protección a animales comunitarios no adquirirán, por ese solo hecho, la calidad de propietarias, ni serán responsables de manera automática por los actos de dichos animales.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las alcaldías, en el ámbito de sus competencias, serán responsables de establecer mecanismos de manejo,

supervisión y atención de los animales comunitarios, incluyendo acciones de identificación, esterilización, vacunación y control sanitario.

Las autoridades competentes podrán promover esquemas de corresponsabilidad comunitaria, sin que ello implique transferencia de propiedad o responsabilidad civil, y deberán emitir lineamientos para su operación segura y ordenada.

La responsabilidad civil por daños causados por animales comunitarios se determinará conforme a la legislación local aplicable, considerando su condición jurídica y el deber de supervisión de las autoridades.

CAPÍTULO SEXTO

DE LA PREVENCIÓN DEL MALTRATO Y MEDIDAS DE PROTECCIÓN

Artículo 24. Las autoridades competentes deberán adoptar y ejecutar acciones y medidas preventivas destinadas a evitar actos de maltrato, crueldad, negligencia grave o cualquier conducta que genere sufrimiento innecesario a los animales, dichas acciones y medidas comprenderán, entre otras:

- I. Programas de inspección, vigilancia y supervisión en espacios públicos y privados, conforme a las atribuciones legales correspondientes;
- II. Mecanismos de recepción, canalización y atención de denuncias por actos de maltrato o crueldad;
- III. Medidas de protección inmediata cuando exista riesgo para la vida o integridad de los animales, incluyendo su resguardo temporal, conforme a la normativa aplicable;

IV. Acciones de orientación, apercibimiento y corrección, previas a la imposición de sanciones, cuando la naturaleza del caso lo permita;

V. Coordinación con autoridades de seguridad, salud y procuración de justicia para la atención integral de los casos;

VI. Implementar y coordinar campañas permanentes de esterilización, control poblacional y atención sanitaria, con enfoque preventivo, ético y no letal, priorizando a los animales en situación de vulnerabilidad, y ejecutándolas de manera accesible, periódica y territorialmente focalizada, conforme a las condiciones sociales y sanitarias de cada región, mediante la coordinación interinstitucional y la participación social organizada.

Las medidas preventivas deberán aplicarse con criterios de proporcionalidad, razonabilidad y respeto al debido proceso, atendiendo a las circunstancias particulares de cada caso.

Si los hechos constituyen un posible delito, la autoridad administrativa lo informará al Ministerio Público competente.

Artículo 25. Cuando exista riesgo inminente, abandono, maltrato o cualquier situación que comprometa la vida, integridad o bienestar de un animal, las autoridades competentes deberán adoptar de manera inmediata las medidas de protección necesarias para salvaguardarlo, estas medidas consistirán, entre otras, en:

I. El aseguramiento o resguardo temporal del animal;

- II. Su traslado a instalaciones adecuadas para su atención y protección;
- III. La atención veterinaria inmediata, cuando resulte necesaria;
- IV. La restricción provisional de la custodia a la persona responsable, en los términos de la normativa aplicable.

La adopción de estas medidas no prejuzga sobre la responsabilidad de las personas involucradas y deberá realizarse con criterios de necesidad, proporcionalidad y respeto al debido proceso, garantizando en todo momento el trato digno y respetuoso hacia los animales.

Las autoridades competentes deberán dar seguimiento oportuno a las medidas adoptadas y resolver lo conducente conforme a las disposiciones aplicables.

Artículo 26. Cuando se acredite que un animal se encuentra en situación de riesgo, abandono, maltrato o crueldad, las autoridades competentes podrán ordenar el retiro temporal o definitivo del animal de la persona propietaria, poseedora o responsable, según la gravedad del caso y las circunstancias que concurran.

El retiro temporal procederá cuando las causas que motivaron la intervención sean susceptibles de corrección, y tendrá como finalidad garantizar la protección del animal mientras se adoptan las medidas necesarias para restituir condiciones adecuadas de bienestar.

El retiro definitivo procederá cuando:

- I. Se constate la reiteración de conductas de maltrato, abandono o negligencia grave;
- II. Exista un riesgo persistente para la vida o integridad del animal;
- III. Las personas responsables se nieguen o sean incapaces de cumplir las medidas correctivas ordenadas por la autoridad.

En los casos de retiro definitivo, la autoridad determinará el destino del animal, priorizando su resguardo, rehabilitación, reubicación o adopción, conforme a criterios de bienestar, trato digno y seguridad.

CAPÍTULO SÉPTIMO

DE LA RESPONSABILIDAD Y SANCIONES

Artículo 27. Las conductas que contravengan las disposiciones de esta Ley serán sancionadas por las autoridades competentes conforme a la legislación administrativa de las entidades federativas, municipios y alcaldías.

Las leyes locales deberán prever, al menos, sanciones de carácter:

- I. Económico;
- II. Administrativo;
- III. Correctivo, y
- IV. En su caso, de aseguramiento temporal o definitivo.

Las leyes locales deberán prever, al menos, sanciones de carácter:

- a. la gravedad de la conducta;
- b. la reincidencia;
- c. el daño causado al animal;
- d. el riesgo para la comunidad, y
- e. la capacidad económica de la persona infractora.

Las entidades federativas podrán establecer sanciones más estrictas o complementarias conforme a sus competencias.

Artículo 28. Las personas propietarias, poseedoras, responsables, encargadas del cuidado de animales, así como los médicos veterinarios que realicen conductas contenidas en el artículo 19, serán sancionadas con multa de 300 a 700 UMAS diarias.

Para la determinación de la sanción se considerarán la gravedad de la conducta, el daño ocasionado, la reincidencia, el grado de responsabilidad y, en su caso, la condición profesional de la persona infractora, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas que resulten aplicables.

Artículo 29. Las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, podrán considerar para la armonización de su legislación penal las siguientes conductas,

cuando generen dolor, sufrimiento, daño o muerte a un animal doméstico o comunitario:

I. Maltrato intencional;

II. Abandono en condiciones que comprometan su supervivencia;

III. Actos de crueldad;

IV. Lesiones dolosas, y/o

V. Muerte intencional sin causa justificada.

La Federación promoverá, mediante mecanismos de coordinación, criterios técnicos y lineamientos que faciliten la armonización progresiva de los tipos penales en las entidades federativas.

Las legislaturas locales conservarán plena libertad para definir los elementos del tipo penal, las sanciones aplicables y los procedimientos correspondientes.

Artículo 30. Las entidades federativas deberán considerar como circunstancias agravantes, para efectos de la determinación de sanciones penales o administrativas, cuando en la comisión de conductas de maltrato animal concurren una o más de las siguientes:

I. Cuando del maltrato resulte la muerte del animal;

- II. Cuando se cause mutilación, pérdida de órganos, deformidades permanentes o lesiones irreversibles;
- III. Cuando el sufrimiento sea prolongado, reiterado o particularmente cruel;
- IV. Cuando el hecho se cometa con ensañamiento, aumentando deliberadamente el dolor o la agonía;
- V. Cuando se utilicen venenos, fuego, sustancias corrosivas, armas de fuego u objetos especialmente lesivos;
- VI. Cuando el maltrato se cometa de forma reiterada o habitual;
- VII. Cuando el hecho se realice en presencia de niñas, niños o adolescentes;
- VIII. Cuando el maltrato sea grabado, difundido o reproducido por cualquier medio;
- IX. Cuando la persona responsable tenga la calidad de propietaria, poseedora, responsable, cuidadora o encargada del animal;
- X. Cuando el hecho sea cometido por servidores públicos, personal de refugios, centros de control animal o establecimientos encargados de su cuidado;
- XI. Cuando el maltrato tenga por finalidad obtener placer, intimidar, castigar o coaccionar;
- XII. Cuando exista reincidencia.

Cuando concurren dos o más circunstancias agravantes, la pena podrá incrementarse hasta en dos terceras partes del máximo previsto, atendiendo a la gravedad del hecho, el grado de culpabilidad y las condiciones personales de la persona responsable.

El incremento de la pena se aplicará tanto a la pena privativa de libertad como a la multa, sin perjuicio de las demás responsabilidades que resulten aplicables.

Artículo 31. Las conductas realizadas de manera estrictamente necesaria y proporcional para proteger la vida o la integridad física de las personas, ante una agresión real o inminente por parte de un animal, deberán ser valoradas conforme a los principios de necesidad, racionalidad y proporcionalidad, en términos de la legislación aplicable.

La autoridad judicial valorará estas circunstancias atendiendo a los principios de necesidad, racionalidad y proporcionalidad, reconociendo la preeminencia de la vida y la integridad de las personas como bienes jurídicos superiores.

CAPÍTULO OCTAVO

DE LA COORDINACIÓN ENTRE AUTORIDADES

Artículo 32. La Federación, los Estados, municipios y alcaldías ejercerán sus atribuciones en materia de bienestar animal de manera coordinada y concurrente, en el ámbito de sus respectivas competencias, con el objeto de garantizar la aplicación eficaz de las disposiciones previstas en este ordenamiento.

Para tal efecto, las autoridades competentes podrán celebrar convenios de colaboración, establecer mecanismos de coordinación interinstitucional, compartir

información relevante, diseñar estrategias conjuntas, así como armonizar criterios de actuación, sin menoscabo de las facultades que les confieran otras disposiciones jurídicas.

Artículo 33. Los recursos que se obtengan con motivo de las infracciones y sanciones previstas en este ordenamiento deberán destinarse al diseño y fortalecimiento de programas sociales orientados al bienestar y cuidado de animales domésticos y comunitarios, la prevención del maltrato, la concienciación social, la educación en tenencia responsable y la atención de animales en situación de riesgo.

Las autoridades competentes administrarán dichos recursos conforme a las disposiciones aplicables en materia presupuestaria y de disciplina financiera, garantizando su uso transparente, finalidad social y alineación con las políticas públicas en la materia.

TRANSITORIOS

Primero. La presente ley entrará en vigor a los ciento ochenta días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Los Congresos de las entidades federativas contarán con un plazo máximo de doce meses, contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, para reformar, adicionar o expedir las disposiciones legales necesarias a fin de armonizar su legislación en materia de bienestar animal con lo previsto en este ordenamiento.

Tercero. El Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, deberá expedir el reglamento de la presente Ley dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a su entrada en vigor.

Cuarto. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal competentes deberán realizar las adecuaciones administrativas, operativas y normativas necesarias para la correcta aplicación de la presente ley.

Quinto. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales podrá celebrar convenios de coordinación con las entidades federativas, municipios y alcaldías, a fin de fortalecer las acciones de inspección, prevención, sanción y protección en materia de bienestar animal.

Sexto. Los procedimientos administrativos y penales iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley se tramitarán y resolverán conforme a la legislación vigente al momento de su inicio, sin perjuicio de la aplicación de disposiciones más favorables cuando así proceda.

Séptimo. Las autoridades competentes deberán implementar programas de capacitación y sensibilización dirigidos a su personal, particularmente a quienes participen en tareas de inspección, verificación, procuración de justicia y atención de denuncias relacionadas con el bienestar animal.

Octavo. La implementación de la presente ley se realizará con cargo a los recursos presupuestarios autorizados.

SUSCRIBE



Diputada Iraís Virginia Reyes de la Torre
Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

Palacio Legislativo de San Lázaro a 17 de febrero de 2026.

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

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Irais Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

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/>