

CONTENIDO

Iniciativas

- 2** De decreto por el por el que se inscribe con letras de oro en el Muro de Honor de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión “A los Pueblos Originarios y Comunidades Indígenas”, a cargo de la diputada Leticia Barrera Maldonado, del Grupo Parlamentario del PRI
- 3** Que reforma diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para prohibir en aplicaciones digitales las alertas sobre dispositivos de control de velocidad y seguridad vial, a cargo del diputado Carlos Eduardo Gutiérrez Mancilla, del Grupo Parlamentario del PRI
- 9** Que reforma el artículo 93 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, en materia de aguinaldo, a cargo de la diputada Ana Isabel González González, del Grupo Parlamentario del PRI
- 12** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas y de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, en materia de protección a usuarios y acceso a seguros de salud, a cargo de la diputada Ana Isabel González González, del Grupo Parlamentario del PRI

Anexo II-5

Miércoles 18 de febrero

Iniciativas

DE DECRETO POR EL POR EL QUE SE INSCRIBE CON LETRAS DE ORO EN EL MURO DE HONOR DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL CONGRESO DE LA UNIÓN “A LOS PUEBLOS ORIGINARIOS Y COMUNIDADES INDÍGENAS”, A CARGO DE LA DIPUTADA LETICIA BARRERA MALDONADO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

Quien suscribe, diputada Leticia Barrera Maldonado, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea iniciativa con proyecto de decreto por el que se inscribe con letras de oro en el Muro de Honor de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión “A los Pueblos Originarios y Comunidades Indígenas”, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La historia de nuestro país está íntimamente ligada a la presencia, resistencia y sabiduría de los pueblos originarios y las comunidades indígenas. Antes de la llegada de los imperios coloniales, en el territorio que hoy conforma México, florecieron civilizaciones con complejos sistemas de conocimiento, organización social, cosmovisiones profundas y una relación armónica con la naturaleza que sigue siendo ejemplo para el mundo contemporáneo.

Con la consolidación del Estado mexicano, los pueblos indígenas no sólo aportaron su cultura, sino también su fuerza de trabajo, sus territorios, su conocimiento agrícola, su medicina tradicional, sus formas de organización comunitaria y sus lenguas, que hoy constituyen un patrimonio vivo y esencial para la identidad nacional. México no podría comprenderse sin la presencia de los pueblos mayas, nahuas, mixtecos, zapotecos, rarámuri, otomíes, tzeltales, tzotziles, yaquis, seris, purépechas, totonacas, entre muchos otros, quienes han heredado al país una riqueza cultural sin precedentes.

Sin embargo, la historia también da cuenta de que estas comunidades han sido objeto de exclusión, violencia, desplazamiento y discriminación estructural. Pese a ello, han mantenido una resistencia activa, preservando su identidad, su lengua, su relación con la tierra y sus formas colectivas de organización. Su permanencia es testimonio de una profunda fuerza social y espiritual.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce la importancia fundamental de estas comunidades. El artículo 2o. establece que “la nación tiene una composición pluricultural sustentada originalmente en sus pueblos indígenas”, y obliga al Estado a garantizar y proteger sus derechos colectivos, su autonomía, sus instituciones, su cultura, su lengua y su territorio. Este reconocimiento constitucional es un pilar de la vida democrática del país, pero debe complementarse con acciones simbólicas y políticas que promuevan su visibilidad y dignidad.

Asimismo, México es parte de instrumentos internacionales que refuerzan esta obligación histórica y jurídica. El Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) señala en su artículo 2 que los gobiernos deberán proteger los derechos de los pueblos indígenas y garantizar el respeto de su integridad. Por su parte, la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas (2007) reconoce su derecho a mantener y fortalecer sus instituciones políticas, jurídicas, económicas, sociales y culturales, además del derecho al reconocimiento, observancia y aplicación de los tratados y acuerdos celebrados con el Estado.

En este marco legal y moral, es deber del Poder Legislativo rendir homenaje a quienes han sido pilares del desarrollo histórico, social, económico y cultural del país. Su legado se manifiesta en la diversidad lingüística —con más de sesenta y ocho pueblos indígenas reconocidos y más de trescientas variantes lingüísticas—, en las prácticas comunitarias que sostienen economías locales, en los sistemas normativos internos que fortalecen la justicia comunitaria, y en la aportación al resguardo de la biodiversidad, donde las comunidades indígenas protegen más de 70 por ciento de los bosques y selvas del país.

Inscribir en el muro de honor del Palacio Legislativo la leyenda “Pueblos Originarios y Comunidades Indígenas de México” representa un acto de reco-

nocimiento, justicia histórica y responsabilidad social. Es honrar a quienes han construido las raíces de la nación y contribuir a la reparación simbólica frente al racismo estructural que aún persiste.

Este acto no es únicamente ceremonial; es un mensaje contundente de que el Estado mexicano reconoce la deuda histórica con los pueblos originarios y se compromete a garantizar plenamente sus derechos: acceso a la salud y educación, participación política efectiva, justicia intercultural, protección del territorio y salvaguarda de su patrimonio biocultural.

El muro de honor alberga los nombres y frases que han marcado la vida de México. La inclusión de esta leyenda refleja el compromiso del Congreso de la Unión con un país más plural, incluyente, respetuoso de la diversidad y consciente del papel fundamental de los pueblos indígenas en la consolidación de la República.

Presento la iniciativa, convencida de que este reconocimiento responde a los principios de dignidad, igualdad, justicia y memoria histórica que deben guiar la vida pública del país.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se inscribe con letras de oro en el Muro de Honor de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión “A los Pueblos Originarios y Comunidades Indígenas”

Único. Inscribese con letras de oro en el Muro de Honor de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión “A los Pueblos Originarios y Comunidades Indígenas”.

Transitorio

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

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 18 de febrero de 2026.

Diputada Leticia Barrera Maldonado (rúbrica)

QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PARA PROHIBIR EN APLICACIONES DIGITALES LAS ALERTAS SOBRE DISPOSITIVOS DE CONTROL DE VELOCIDAD Y SEGURIDAD VIAL, A CARGO DEL DIPUTADO CARLOS EDUARDO GUTIÉRREZ MANCILLA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

El diputado Carlos Eduardo Gutiérrez Mancilla, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 6, numeral 1, fracción I; artículos 77 y 78 y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para prohibir en aplicaciones digitales alertas sobre dispositivos de control de velocidad y seguridad vial, conforme a la siguiente

Exposición de Motivos

En la actualidad, resulta relevante poner especial atención a la inclusión dentro del aparato normativo en materia de movilidad y seguridad vial federal, para que las autoridades competentes en los distintos niveles de gobierno impongan restricciones prohibitivas a los desarrolladores y operadores de aplicaciones digitales de tránsito automotor en tiempo real y navegación asistida por GPS (como Waze, Google Maps, Android Auto, Apple CarPlay, etcétera) para que en todas las vialidades, sean primarias, secundarias, autopistas, caminos o puentes federales, tengan prohibido incluir dentro de su menú de servicios las alertas y/o notificaciones de presencia de radares de control de velocidad, retenes policiacos de seguridad vial, alcoholímetros y/o cualquier otro mecanismo de gestión de la velocidad como una medida integrada que lleve a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito, lesiones graves o muertes por exceso de velocidad.

Lo anterior, justificado en que en nuestro país existe de manera objetiva el riesgo permanente de perder la vida o ser víctima de lesiones por un accidente de tránsito, principalmente en autopistas, caminos o puentes federales, por tal motivo el Estado, a través de los sec-

tores involucrados, debe garantizar el derecho a la vida y a la salud de todos los mexicanos con la implementación de políticas públicas y reformas normativas para lograr la satisfacción de una necesidad pública; por lo que el Poder Legislativo tiene la obligación de fortalecer nuestro marco normativo para prevenir muertes y lesiones ocasionadas por esta causa dentro de la Ley General de Movilidad.

Dado que, aún y cuando la actual ley es de muy reciente aprobación, ésta no termina por resolver la grave problemática que representan los accidentes de tránsito prevenibles por diversas medidas de gestión de la velocidad que ya implementan las autoridades derivado de esta ley, por la intromisión negativa que representan las notificaciones y alertas que emplean las diversas aplicaciones digitales de tránsito en tiempo real y navegación GPS para teléfonos móviles para evadir rutas en las que existen radares de control de velocidad, presencia de retenes de seguridad vial, alcoholímetros entre otros, y que en la mayoría de los casos fatales son conductas deliberadas de personas que conducen con exceso de velocidad, bajo la influencia de bebidas alcohólicas y otras drogas o sustancias que alteran la condición física, biológica y mental de estas personas, y que resultan en desenlaces fatales, afectando a terceras personas, cuando éstas pueden ser prevenidas. Por lo tanto, carecemos de procedimientos restrictivos para estas aplicaciones que promueven la evasión de medidas de seguridad a nivel federal, estatal y municipal, que garanticen el tránsito seguro de las personas.

Lo anterior, documentado en cifras alarmantes que se han alcanzado en México por esta causa, tan sólo en 2021, se registraron 17 mil 102 muertes a consecuencia de lesiones ocasionadas por accidentes viales; esta cifra es 2.93 por ciento mayor que en 2020 y desgraciadamente su tendencia es al alza.

Esta situación impacta particularmente a niñas, niños y personas jóvenes de nuestro país, ya que, en el mismo año, los accidentes de tránsito fueron la primera causa de muerte en niños de entre 5 y 9 años de edad, con 352 casos y una tasa de 3.1. Esta tasa es mayor que las muertes por leucemia (2.6), malformaciones congénitas del corazón (0.9) e infecciones respiratorias agudas bajas (0.8).¹

Considerando los grupos de edad, en los niños de (0 a

9 años) 6.19 por ciento de las lesiones accidentales corresponden a lesiones ocasionadas por accidentes viales, en adolescentes de (10 a 19 años) 13.71 por ciento y en adultos de (más de 20 años) 22.27 por ciento. Estos porcentajes representan 60 mil 389 lesiones por accidentes viales en niños, 257 mil 967 en adolescentes y 906 mil 166 en adultos.²

En los adolescentes (10 a 19 años de edad) son la segunda causa de muerte, con 2 mil 662 fallecimientos en 2012 y una tasa de 9.0. Esta tasa es menor que los homicidios (11.9), pero es mayor que los suicidios (4.6) y leucemia (2.7).

Las lesiones por accidentes viales toman relevancia entre los adultos jóvenes, ya que son la segunda causa de muerte en el grupo de edad comprendido entre los 20 y 29 años, con una tasa de 20.6, sólo por debajo de los homicidios (38.6), pero por encima de enfermedades como VIH y el Sida (4.7) y padecimientos renales (4.2).³

De acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) en el año 2020 se registraron más de 134 mil lesionados por accidentes de tránsito.⁴ Se estima que en México diariamente ingresan a unidades médicas mil 700 personas con lesiones graves ocasionadas por accidentes de tránsito y de éstas más de 100 enfrentarán discapacidad por esta causa. Los traumatismos derivados por accidentes de tránsito son la primera causa de discapacidad motriz entre jóvenes de 17 a 24 años. Aproximadamente 50 por ciento de los accidentes ocurre por consumo de alcohol, 30 por ciento por exceso de velocidad y 20 por ciento por el uso de distractores, como teléfonos celulares.⁵

Una de las consecuencias de los accidentes de tránsito que debe de llamar nuestra atención, por sus efectos nocivos en la vida de las personas, es la discapacidad derivada de ellos. De acuerdo a la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2021, en México actualmente existen 1 millón 462 mil 900 personas con alguna discapacidad a consecuencia de un accidente en general, sumándose a este sector anualmente 40 mil personas.⁶

Datos censales revelan que 14 por ciento de la población con alguna discapacidad recibe ingresos por su trabajo, sólo 7 por ciento de las personas en dicha condición reciben más de 5 salarios mínimos mensuales.

mente y, aproximadamente, 44 por ciento ganan al mes menos de 3 mil 448.⁷

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), establece que las personas con discapacidad se desempeñan mayormente en actividades elementales y de apoyo y muy pocos de ellos como profesionistas.

Los accidentes de tránsito le cuestan al país alrededor de 1.7 por ciento del producto interno bruto (PIB), equivalente a 150 mil millones de pesos, por pérdida de productividad, daños materiales, así como atención médica y hospitalaria. **El Estado mexicano al implementar dentro de la ley las medidas restrictivas para las referidas aplicaciones de navegación GPS en teléfonos celulares necesarias para tener una política enfocada a la prevención y la disminución de muertes, discapacidades y lesiones, podría redistribuir esta cantidad a otras necesidades nacionales.**⁸

Por último, podemos mencionar algunos datos generados durante 2021 en relación al grave problema que representa la inseguridad vial, y por lo tanto la necesidad de reformar el marco normativo como se propone, considerando que, de 2018 a noviembre de 2021, 44 mil 364 personas en México han muerto en accidentes de tránsito, mientras que 110 mil 427 personas han resultado lesionadas por la misma causa.

De acuerdo a datos de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana del Gobierno de México, cada 24 horas mueren en el país 32 personas en accidentes de tránsito, mientras que 81 resultan heridas por la misma causa. La cifra incluye tanto a personas que iban en los vehículos involucrados, así como a gente en el exterior de los mismos (peatones, ciclistas, etcétera).

El número de personas muertas en los incidentes viales reportado por las fiscalías generales de justicia en las entidades federativas, a noviembre de 2021, es de 9 mil 583 víctimas. En el tema de accidentes con consecuencias fatales, la mayor prevalencia se presenta en Sinaloa, donde la tasa de muertos en lo que va del año es de 16.5 víctimas por cada cien mil habitantes, seguido de Tabasco, con una tasa de 15.6 muertos por cien mil habitantes; Colima con 14.2 casos; Aguascalientes con una tasa de 12.7; San Luis Potosí con 12.1; Nuevo León con 11.9 casos y Sonora con 11.8.⁹

Las noticias de accidentes de tránsito diariamente son devastadoras y parece que no paran, tan sólo en diciembre de 2021, ocurrió uno de los accidentes de tránsito más grandes de la historia, en la carretera México-Puebla, donde un transporte privado impactó contra 15 vehículos en una de las casetas de cobro, dejando un saldo de una decena de personas muertas y otra de lesionados.

Al tener conocimiento de las cifras que se acaban de citar, pareciera que los accidentes de tránsito, la pérdida de la vida o adquirir un tipo de discapacidad, es lo cotidiano, algo que debemos asumir por el simple hecho de nuestra convivencia, pero esto no debe ser así.

Diversos países han adoptado medidas prohibitivas para las aplicaciones digitales de tránsito automotor en tiempo real y navegación asistida por GPS sobre la emisión de alertas y/o notificaciones de presencia de radares de control de velocidad, retenes policiacos de seguridad vial, alcoholímetros y/o cualquier otro mecanismo de gestión de la velocidad, es congruente con el argumento que **todo accidente de tránsito es prevenible**, teniendo como principios: que nadie debe morir ni sufrir lesiones en las vías públicas, autopistas, caminos y puentes; que las vías de circulación vehicular y los vehículos deben adaptarse en mayor medida a las condiciones del ser humano; **que el resguardo de la integridad física de las personas que transitan en las vías de tránsito es responsabilidad de todos**; y que es aceptable que ocurran **este tipo de** accidentes, pero no que resulten en lesiones serias.

En congruencia con todo lo expuesto, esta iniciativa con proyecto de decreto busca reformar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de la siguiente forma:

Esquema de reforma normativa

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios: I. [...] II. [...] III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones; IV. [...] V. [...] VI. [...] VII. [...] VIII. [...] IX. [...]	Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios: I. [...] II. [...] III. [...] III Bis. Para el cumplimiento de la anterior fracción, las autoridades competentes podrán implementar las acciones prohibitivas de carácter preventivo entre los sectores público y privado pertinentes para evitar muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito.

Artículo 11. De la seguridad vial.

La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

- I. [...]
II. [...]
III. [...]
IV. [...]
V. [...]
VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 12. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que

- IV. [...]
V. [...]
VI. [...]
VII. [...]
VIII. [...]
IX. [...]

Artículo 11. De la seguridad vial.

La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

- I. [...]
II. [...]
III. [...]
IV. [...]
V. [...]
VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de

protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Para su cumplimiento, éstas podrán restringir total y/o parcialmente a las empresas desarrolladoras y operadoras de aplicaciones digitales de tránsito automotor en tiempo real y navegación asistida por GPS la inclusión de alertas de presencia del conjunto de medidas integradas de gestión de la velocidad a las que haga referencia la presente Ley en su artículo 3 fracción XXV.

Artículo 12. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la

generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular, sancionar y prohibir aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Artículo 49. ...

- I.- ...
II.- ...
III.- ...
IV.- ...
V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;
VI.- ...
VII.- ...
VIII.- ...
IX.- ...
X.- ...
XI.- ...
XII.- ...
XIII.- ...
XIV.- ...

Artículo 49. ...

I.- ...
II.- ...
III.- ...
IV.- ...
V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas.
Para el fortalecimiento de la seguridad vial y la prevención de siniestros de tránsito, las autoridades competentes, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, podrán establecer medidas regulatorias y restrictivas dirigidas a las personas físicas o morales desarrolladoras, administradoras u operadoras

	de aplicaciones digitales de tránsito automotor en tiempo real y navegación asistida por sistemas de posicionamiento global o tecnologías análogas. Dichas medidas podrán consistir en la prohibición total o parcial de incorporar, dentro de sus funcionalidades o menú de servicios, alertas, avisos, notificaciones o cualquier mecanismo similar que permita identificar, ubicar o difundir en tiempo real la localización específica o aproximada de radares de control de velocidad, retenes de seguridad vial, alcoholímetros o cualquier otro dispositivo o mecanismo de gestión de la velocidad previsto en la presente Ley. VI.- ... VII.- ... VIII.- ... IX.- ... X.- ... XI.- ... XII.- ... XIII.- ... XIV.- ...
--	---

Por lo anteriormente expuesto, es necesario implementar, en la medida de lo posible, el mayor número de elementos normativos que le permitan a las autoridades competentes del Estado mexicano en los distintos niveles y órdenes de gobierno, tender las condiciones de implementación de acciones de política pública, para el caso que nos ocupa, con una de tipo prohibitiva para los particulares desarrolladores y operadores de aplicaciones digitales de tránsito automotor en tiempo real y navegación asistida por GPS para emitir alertas y/o notificaciones promotoras de la evasión deliberada de medidas preventivas de la velocidad en vías de circulación primarias, secundarias, autopistas, caminos y puentes, dado el devastador impacto que ocurre en las familias cuando un miembro muere o resulta severamente lesionado a causa de un accidente de tránsito, cuando un alto porcentaje de las muertes, lesiones y discapacidades por esta causa son prevenibles.

La seguridad vial es multisectorial, por lo que su legislación involucra a diversos sectores como son seguridad pública, educación, salud y transporte, entre otros; requiriendo de acciones concretas y articuladas,

así como de datos precisos y confiables que se conviertan en políticas públicas que puedan ser instrumentadas en el sector público, privado y sociedad civil organizada, como la que se propone, en el marco del uso de la tecnología para mejorar la vida de las personas.

Por todo lo anteriormente expuesto, es que se pone a consideración de esta Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Único. El que suscribe, en ejercicio pleno de sus facultades normativas, propone para su estudio, dictaminación y modificación al honorable Congreso de la Unión el anteproyecto de modificación a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

[...]

Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

I. [...]

II. [...]

III. [...]

III Bis. Para el cumplimiento de la anterior fracción, las autoridades competentes podrán implementar las acciones prohibitivas de carácter preventivo entre los sectores público y privado pertinentes para evitar muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito.

IV. [...]

V. [...]

VI. [...]

VII. [...]

VIII. [...]

IX. [...]

[...]

Artículo 11. De la seguridad vial. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

I. [...]

II. [...]

III. [...]

IV. [...]

V. [...]

VI. Seguimiento, gestión y coordinación: las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Para su cumplimiento, éstas podrán restringir total y/o parcialmente a las empresas desarrolladoras y operadoras de aplicaciones digitales de tránsito automotor en tiempo real y navegación asistida por GPS la inclusión de alertas de presencia del conjunto de medidas integradas de gestión de la velocidad a las que haga referencia la presente Ley en su artículo 3 fracción XXV.

[...]

Artículo 12. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo po-

sible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular, sancionar y prohibir aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

[...]

Artículo 49. Medidas mínimas de tránsito

La Federación, las entidades federativas y los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

[...]

I. ...

II. ...

III. ...

IV. ...

V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas.

Para el fortalecimiento de la seguridad vial y la prevención de siniestros de tránsito, las autoridades competentes, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, podrán establecer medidas regulatorias y restrictivas dirigidas a las personas físicas o morales desarrolladoras, administradoras u operadoras de aplicaciones digitales de tránsito automotor en tiempo real y navega-

ción asistida por sistemas de posicionamiento global o tecnologías análogas.

Dichas medidas podrán consistir en la prohibición total o parcial de incorporar, dentro de sus funcionalidades o menú de servicios, alertas, avisos, notificaciones o cualquier mecanismo similar que permita identificar, ubicar o difundir en tiempo real la localización específica o aproximada de radares de control de velocidad, retenes de seguridad vial, alcoholímetros o cualquier otro dispositivo o mecanismo de gestión de la velocidad previsto en la presente Ley.

[...]

Transitorios

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

Segundo. Las personas físicas o morales desarrolladoras, administradoras u operadoras de plataformas y aplicaciones digitales comprendidas en el presente decreto deberán realizar las adecuaciones técnicas, operativas y funcionales necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en el mismo, dentro de un plazo máximo de sesenta días naturales contados a partir de su entrada en vigor.

Notas

1 Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2021 (principales causas de muerte con Lista GBD). México: DGIS, 2021.

2 Ávila-Burgos L, Ventura-Alfaro C, Barroso-Quiab A, Aracena-Genao B, Cahuana-Hurtado L, Serva?n-Mori E, Franco-Marina F, Cervantes-Trejo A, Rivera-Pen?a G. Las lesiones por causa externa en México. Lecciones aprendidas y desafíos para el Sistema Nacional de Salud. Ciudad de México (MX): Instituto Nacional de Salud Pública; 2019. Perspectivas en Salud Pública, Sistema de Salud.

3 Instituto Nacional de Estadística y Geografía/Secretaría de Salud (INEGI/SS). Base de datos de mortalidad 1979-2012 (principales causas de muerte con Lista GBD). México: DGIS, 2021.

4 Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. INEGI. Principales indicadores de siniestralidad en carreteras fe-

derales. Varios años. Defunciones generales. INEGI/Salud. Varios años.

5 Secretaría de Salud; Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad; Los Accidentes de tránsito y la discapacidad. México, 2021.

6 Datos de la Dirección General de Comunicación Social de la Secretaría de Salud del Gobierno de México, 2022.

7 OISS, Medidas para la promoción del empleo de personas con discapacidad en Iberoamérica, 2020.

8 Secretaría de Salud; Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA); Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, 2022.

9 *Animal Político*; “Aumentan accidentes de tránsito en México: diario matan a 32 personas y 81 resultan heridas”; Arturo A?ngel; México.

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 18 de febrero de 2026.

Diputado Carlos Eduardo Gutiérrez Mancilla (rúbrica)

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 93 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, EN MATERIA DE AGUINALDO, A CARGO DE LA DIPUTADA ANA ISABEL GONZÁLEZ GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

La suscrita, Ana Isabel Gonzalez Gonzalez, diputada integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II y 72, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a conside-

ración de esta honorable asamblea la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman diversas disposiciones a la Ley del Impuesto sobre la Renta conforme a lo siguiente

Exposición de Motivos

El aguinaldo, hoy reconocido como una de las prestaciones laborales más importantes para millones de trabajadoras y trabajadores en México, porque es un derecho laboral que les brinda un ingreso extra anual para cubrir gastos de fin de año, como los de las fiestas, y les permite planificar sus finanzas para el futuro, ya sea pagando deudas, ahorrando o invirtiendo. También funciona como un reconocimiento por su esfuerzo y antigüedad, fortaleciendo su bienestar familiar y estabilidad económica. En sus orígenes, esta prestación surgió como una gratificación voluntaria que los patrones otorgaban durante las festividades navideñas como reconocimiento por el trabajo realizado a lo largo del año. Sin embargo, debido al beneficio social y económico que representaba, esta prestación fue elevada al rango de derecho laboral al incorporarse en la Ley Federal del Trabajo de 1970, específicamente en el artículo 87.

Los trabajadores tendrán derecho a un aguinaldo anual que deberá pagarse antes del día veinte de diciembre, como mínimo a quince días de salario; los que no hayan cumplido el año de servicio, independientemente de que se encuentren laborando o no en la fecha del pago del aguinaldo, tendrán derecho a que se les pague la parte proporcional de este, conforme al tiempo que hubieren trabajado, cualquiera que fuere éste.

El aguinaldo es uno de los derechos laborales más esperados por las y los trabajadores mexicanos por que brinda un ingreso extra anual para cubrir gastos de fin de año, como los de las fiestas, ropa, alimentos, despensa y les permite planificar sus finanzas para el futuro, ya sea pagando deudas, ahorrando o invirtiendo. También funciona como un reconocimiento por su esfuerzo y antigüedad, fortaleciendo su bienestar familiar y estabilidad económica. Conforme al artículo 87 de la Ley Federal del Trabajo (LFT), este debe pagarse antes del 20 de diciembre de cada año y corresponde, al menos, a quince días de salario. Actualmente, la Ley del Impuesto sobre la Renta (LISR), en su artículo 93 fracción XIV, establece que este ingreso está exento del pago de ISR hasta el equivalente a trein-

ta días de salario mínimo general. Sin embargo, cuando el aguinaldo excede ese monto, la cantidad restante sí es sujeta al impuesto, lo que reduce el ingreso efectivo que reciben los trabajadores.

Dicho precepto establece que toda persona trabajadora tiene derecho a recibir un aguinaldo anual equivalente, por lo menos, a quince días de salario, el cual debe ser cubierto antes del 20 de diciembre. Asimismo, reconoce que quienes no hayan cumplido un año de servicios tienen derecho a recibir la parte proporcional correspondiente. Esta disposición refleja un esfuerzo histórico del Estado mexicano para garantizar condiciones laborales más justas y asegurar que los trabajadores cuenten con recursos adicionales en una de las temporadas de mayor gasto familiar.

En el ámbito fiscal, la Ley del Impuesto sobre la Renta (LISR), en su artículo 93, fracción XIV, dispone que el aguinaldo se encuentra exento del pago del impuesto sobre la renta, ISR, únicamente hasta por el equivalente a treinta días de salario mínimo general. No obstante, cuando el monto otorgado supera ese límite, el excedente se considera ingreso gravado, por lo que el trabajador recibe una cantidad menor a la que originalmente le corresponde como prestación laboral.

El aguinaldo es un derecho laboral exento de ISR, siempre y cuando no exceda de 30 unidades de medida y actualización, UMA, eso significa que, si el monto es superior, el trabajador sí tendrá que pagar impuestos, y en consecuencia, verá una deducción en su prestación.

Recientemente, el Servicio de Administración Tributaria (SAT) aclaró que para el ejercicio fiscal de 2025 **no se han realizado modificaciones** a la forma de cálculo de la exención del aguinaldo. La institución reiteró que la base sigue siendo el salario mínimo y no la unidad de medida y actualización (UMA), como se había difundido en algunos medios. Esto significa que las reglas actuales de exención permanecen sin cambios, al menos hasta el cierre del año.

Eliminar el impuesto no solo representa una mejora directa en los ingresos de los trabajadores, sino que también podría traducirse en un **impulso al consumo interno** durante la época decembrina. El mayor poder de compra incrementaría la demanda de bienes y servicios, lo que potencialmente beneficiaría al comercio y

al sector productivo en general. Además, se sostiene que este aumento del consumo podría compensar, al menos parcialmente, la reducción en la recaudación fiscal por ISR.

Por lo tanto, el aguinaldo está libre de impuestos únicamente dentro del límite exento establecido por la ley. En caso de que el monto recibido supere dicho tope, solo la cantidad excedente estará sujeta a retención y formará parte del ingreso gravado.

En suma, el aguinaldo es un derecho laboral fundamental; sin embargo, no siempre está totalmente exento de impuestos, ya que una parte puede ser gravada conforme a las disposiciones fiscales vigentes.¹

En los hechos, esta limitación provoca que miles de trabajadores especialmente aquellos con ingresos medios vean reducida una parte significativa de su aguinaldo por efecto del gravamen, disminuyendo así su capacidad de consumo en una época en la que las familias mexicanas enfrentan altos niveles de gasto. Asimismo, se genera una percepción social de injusticia, al tratarse de un derecho laboral que, en la práctica, termina afectado por cargas tributarias que disminuyen su finalidad de apoyo económico.

Eliminar el pago del ISR sobre el aguinaldo constituye una medida que impactaría de manera positiva y directa en la economía de las y los trabajadores mexicanos. Dado que esta prestación se otorga en uno de los periodos de mayor actividad comercial, un mayor ingreso disponible podría traducirse en un incremento en el consumo interno, dinamizando sectores como el comercio, los servicios y la producción nacional. Incluso diversos estudios señalan que un aumento en la demanda de bienes y servicios contribuye al crecimiento económico y podría compensar, al menos parcialmente, la menor recaudación derivada de esta reforma.

Además, la eliminación del gravamen al aguinaldo representa una política de justicia social. En un contexto en el que la inflación, el costo de vida y las necesidades básicas presionan cada vez más el bolsillo de las familias, esta medida permite que los trabajadores conserven íntegramente una prestación que por su naturaleza debería ser recibida sin mermas.

Por lo tanto, se observa la necesidad de reformar la Ley del Impuesto sobre la Renta en su siguiente ordenamiento.

Ley del Impuesto sobre la Renta

Año	UMA diaria	Importe	Monto exento
2025	\$ 113.14	30	\$3,394.20
2024	\$ 108.57	30	\$3,257.10

TEXTO VIGENTE (dice)	TEXTO PROPUESTO (debe decir)
Artículo 93. No se pagará el impuesto sobre la renta por la obtención de los siguientes ingresos: I. a XIII. ...	Artículo 93. No se pagará el impuesto sobre la renta por la obtención de los siguientes ingresos: I. a XIII. ...

XIV. Las gratificaciones que reciban los trabajadores de sus patrones, durante un año de calendario, hasta el equivalente del salario mínimo general del área geográfica del trabajador elevado a 30 días , cuando dichas gratificaciones se otorguen en forma general; así como las primas vacacionales que otorguen los patrones durante el año de calendario a sus trabajadores en forma general y la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, hasta por el equivalente a 15 días de salario mínimo general del área geográfica del trabajador, por cada uno de los conceptos señalados. Tratándose de primas dominicales hasta por el equivalente de un salario mínimo general del área geográfica del trabajador por cada domingo que se labore.	XIV. Las gratificaciones, como el aguinaldo que reciban los trabajadores de sus patrones, durante un año de calendario, estará totalmente exento del pago del impuesto Sobre la Renta cuando dichas gratificaciones se otorguen en forma general; así como las primas vacacionales que otorguen los patrones durante el año de calendario a sus trabajadores en forma general y la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, hasta por el equivalente a 15 días de salario mínimo general del área geográfica del trabajador, por cada uno de los conceptos señalados. Tratándose de primas dominicales hasta por el equivalente de un salario mínimo general del área geográfica del trabajador por cada domingo que se labore.
XV. a XXIX. ...	XV. a XXIX. ...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...

En atención de lo expuesto se somete a consideración de la Cámara de Diputados la siguiente iniciativa con proyecto de:

Decreto

Único. Se reforma la fracción XIV al artículo 93 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, en materia de aguinaldo, para quedar como sigue:

Artículo 93. No se pagará el impuesto sobre la renta por la obtención de los siguientes ingresos:

I. a XIII. ...

XIV. Las gratificaciones, **como el aguinaldo** que reciban los trabajadores de sus patrones, durante un año de calendario, **estará totalmente exento del pago del impuesto sobre la renta** cuando dichas gratificaciones se otorguen en forma general; así como las primas vacacionales que otorguen los patrones durante el año de calendario a sus trabajadores en forma general y la participación de los trabajadores en las utilidades de las empresas, hasta por el equivalente a 15 días de salario mínimo general del área geográfica del trabajador, por cada uno de los conceptos señalados. Tratándose de primas dominicales hasta por el equivalente de un salario mínimo general del área geográfica del trabajador por cada domingo que se labore.

XV. a XXIX. ...

...

...

...

...

...

...

Transitorio

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 18 de febrero de 2026.

Nota

1 https://www.prodecon.gob.mx/wp-content/uploads/2025/10/banner_aguinaldo_vf.pdf

Referencias

1 https://www.prodecon.gob.mx/wp-content/uploads/2025/10/banner_aguinaldo_vf.pdf

2 <https://www.ejecentral.com.mx/nuestro-eje/aguinaldo-sin-isr-que-propone-la-iniciativa-del-pan-y-como-impactaria-a-los-trabajadores-en-mexico?utm>

3 <https://vocifera.mx/exencion-total-del-isr-al-aguinaldo/>

4 <https://www.contrareplica.mx/nota-Propuesta-legislativa-busca-eliminar-el-ISR-sobre-el-aguinaldo-para-trabajadores—2025131051?utm>

5 <https://dcs.uas.edu.mx/noticias/12279/iniciativa-que-busca-eliminar-el-isr-al-aguinaldo-beneficiaria-a-millones-de-trabajadores-pero-podria-impactar-de-manera-negativa-en-las-finanzas-publicas?utm>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 18 de febrero de 2026.

Diputada Ana Isabel González González (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE INSTITUCIONES DE SEGUROS Y DE FIANZAS Y DE LA LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO, EN MATERIA DE PROTECCIÓN A USUARIOS Y ACCESO A SEGUROS DE SALUD, A CARGO DE LA DIPUTADA ANA ISABEL GONZÁLEZ GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

La suscrita, Ana Isabel Gonzalez Gonzalez, diputada integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, 72, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona diversas disposiciones al

Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas y de la Ley sobre el Contrato de Seguro conforme a lo siguiente:

Exposición de Motivos

Los seguros de salud y gastos médicos mayores en México están experimentando aumentos desproporcionados, con pólizas que se han incrementado hasta 40 por ciento a principios de 2026. Este fenómeno supera considerablemente la inflación general y está impulsado por una combinación de alta siniestralidad, cambios fiscales y el envejecimiento poblacional¹.

México enfrenta una inflación médica que ronda entre 14.5 y 14.9 por ciento en 2025-2026, una cifra mucho mayor que la inflación general. Esto significa que los hospitales, honorarios médicos, estudios y medicamentos aumentan de precio mucho más rápido que otros bienes. Sumado a lo anterior a partir de 2026, las aseguradoras ya no pueden acreditar el impuesto al valor agregado de las reparaciones e indemnizaciones, un costo que ahora asumen directamente y trasladan al consumidor final, lo que presiona las pólizas al alza.

Circunstancia que se refleja en el costo promedio de los siniestros ha aumentado significativamente (17 por ciento en años recientes), impulsado por el uso de tecnologías avanzadas y el tratamiento de enfermedades complejas. El aumento de edad de los usuarios incrementa la frecuencia y el costo de los servicios médicos, lo que eleva el riesgo para las aseguradoras. Estas condiciones están provocando que algunas personas cancelen sus pólizas, se endeuden, o disminuyan sus coberturas, incrementando la presión sobre el sistema de salud público.

Hacia 2050, se calcula que habrá mil 500 millones de personas de 65 años o más, lo que equivale a la sexta parte de la población mundial para 2025, México registra aproximadamente 17.1 millones de personas adultas mayores (60 años o más), representando alrededor de 12.8 por ciento de la población total. De este grupo, un alto porcentaje, superior a los 65 años, refleja una transición demográfica acelerada hacia el envejecimiento poblacional. La situación de los seguros para adultos mayores en México es, en efecto, una problemática crítica caracterizada por la falta de transparencia, lo que ha convertido a este sector poblacional en un grupo altamente vulnerable a malas prácticas

comerciales y abusos financieros. La Condusef ha señalado que gran parte de las quejas y el comportamiento general del sector asegurador incluye el incumplimiento de contratos y la falta de claridad en las cláusulas de cobertura².

Exclusión o encarecimiento injustificado para personas adultas mayores en México es una problemática que lastimosamente se presenta cada vez con más frecuencia caracterizada por aumentos de primas superiores a la inflación y la cancelación de pólizas por falta de pago. Muchos adultos mayores enfrentan una “exclusión por precio”³, donde seguros pagados durante años se vuelven inasequibles al llegar a edades avanzadas generalmente a partir de los 60-65 años, obligándolos a abandonar la cobertura, pues las primas de seguros de gastos médicos mayores pueden aumentar entre 35 y 40 por ciento anual en edades avanzadas. Al envejecer, cambiar de aseguradora es difícil debido a las exclusiones por padecimientos preexistentes y el reinicio de tiempos de espera, lo que obliga a los mayores a permanecer en pólizas costosas.

La crisis de seguros de gastos médicos para mayores de 60 años en México se agudiza por primas impagables y reducción de coberturas, convirtiendo la salud en un lujo. Envejecer en México se ha vuelto un riesgo financiero y un obstáculo para la salud. Para miles de adultos mayores, mantener un seguro de gastos médicos es inalcanzable. Año con año, los costos suben, la cobertura baja y renovar se vuelve imposible⁴. Es una paradoja cruel: El sistema les cierra la puerta precisamente cuando más protección necesitan.

En la actualidad, el sistema de salud pública en México atraviesa una etapa crítica, marcada por la saturación de hospitales, la escasez de medicamentos y tiempos de espera prolongados para citas y procedimientos quirúrgicos. Ante este panorama, la contratación de seguros médicos privados ha dejado de ser un artículo de lujo para convertirse en una estrategia fundamental de gestión de riesgos y protección financiera. Garantizar el acceso oportuno a servicios sanitarios de calidad es la principal ventaja que ofrecen, salvaguardando la salud y el patrimonio de las familias frente a imprevistos médicos.

El “colapso” de la salud pública no es sólo una percepción, sino una realidad evidenciada en el alto nivel de gasto de bolsillo, 41 por ciento del gasto total en sa-

lud en México⁵. Un seguro médico privado permite el acceso a una red de hospitales y especialistas con tiempos de respuesta inmediatos. Esto es crucial en enfermedades graves o accidentes, donde la diferencia entre una atención rápida y la espera de semanas puede ser vital. Además, la atención privada ofrece tecnología médica avanzada y tratamientos de vanguardia que pueden no estar disponibles en el sector público.

Uno de los mayores riesgos al no contar con un seguro privado es el endeudamiento catastrófico. Las enfermedades crónicas, graves o accidentes imprevistos pueden consumir rápidamente los ahorros de toda una vida. La contratación de un seguro privado funciona como una transferencia de riesgo: el usuario paga una prima conocida para evitar desembolsos masivos e inciertos. Esto no solo protege el patrimonio, sino que también ofrece tranquilidad mental, permitiendo a la persona enfocarse en su recuperación y no en el costo de la atención.

La adopción de seguros privados actúa también como un mecanismo de alivio para el sistema de salud saturado. Al derivar a una parte de la población al sector privado, se descongestionan las instituciones públicas, permitiendo que estas se enfoquen en los sectores más vulnerables. Aunque no sustituye la responsabilidad estatal, la contratación de seguros privados es una solución individual “hacia el futuro” ante la ineficiencia estructural, ofreciendo una ruta más rápida de atención primaria y especializada.

En virtud de lo expuesto, resulta evidente la necesidad de atender de manera prioritaria los principales puntos de preocupación identificados:

1. Incrementos desproporcionados en primas de seguros de salud y gastos médicos mayores.
2. Falta de transparencia en procesos de contratación, renovación y pago de siniestros.
3. Exclusión o encarecimiento injustificado para personas adultas mayores.
4. Deficiencias en tiempos de respuesta y reparación de daños.
5. Ausencia de mecanismos de compensación y redistribución para grupos vulnerables.

En el contexto actual de desafíos en la salud pública, la contratación de seguros médicos privados no debe verse como un gasto superfluo, sino como una inversión esencial en seguridad y bienestar. Es una medida proactiva que garantiza no sólo la inmediatez en la atención médica, sino también la protección del patrimonio familiar y la tranquilidad personal ante la incertidumbre sanitaria.

Por lo tanto, se observa la necesidad de reformar el Código Penal Federal en su siguiente ordenamiento.

Ley sobre el Contrato de Seguro

LEY VIGENTE (dice)	DECRETO PROPUESTO (debe decir)
Sin correlativo	Artículo 18 Bis. Los servicios que se deben establecer en la póliza, deberán ser eficientes y transparentes. Las aseguradoras deberán publicar indicadores trimestrales de desempeño: Tiempos promedio de respuesta, Porcentaje de reclamaciones pagadas, Motivos de rechazo. La PROFECO y la CONDUSEF podrán emitir alertas.
Artículo 162. ... Sin correlativo Sin correlativo	Artículo 162. ... Los derechos mínimos que deberán prevalecer para el usuario de seguros de salud serán: I. Derecho a recibir información clara, verificable y accesible sobre coberturas, exclusiones,
Sin correlativo Sin correlativo Sin correlativo Sin correlativo	deducibles y periodos de espera. II. Derecho a conocer el estatus de su reclamación en tiempo real mediante plataformas digitales obligatorias. III. Derecho a recibir respuesta a reclamaciones en un plazo máximo de 15 días hábiles. IV. Derecho a la portabilidad del seguro sin penalizaciones por cambio de institución, siempre que no exista interrupción en el pago de primas. V. Derecho a la renovación automática del contrato, salvo fraude comprobado.

Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas

LEY VIGENTE (dice)	DECRETO PROPUESTO (debe decir)
Artículo 200. ... I. A VI. ... Sin correlativo Sin correlativo Sin correlativo Sin correlativo	Artículo 200. ... I. A VI. ... VII. Sobre transparencia y límites a incrementos de primas, las instituciones de seguros deberán justificar técnica y actuarialmente cualquier incremento anual en las primas de seguros de salud y gastos médicos mayores. VIII. Ningún incremento podrá exceder el Índice Nacional de Precios al Consumidor multiplicado por un factor de ajuste sectorial, determinado por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF). IX. Para personas mayores de 60 años, los incrementos deberán ser progresivos y no podrán superar el 50% del incremento promedio aplicado al resto de la población asegurada. X. La Comisión Nacional de Seguros y Fianzas publicará anualmente los parámetros máximos permitidos.

En atención de lo expuesto se somete a consideración de la Cámara de Diputados la siguiente iniciativa con proyecto de:

Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones a la Ley sobre el Contrato de Seguro y a la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas, en materia de protección a usuarios y acceso a seguros de salud

Primero. Se adicionan un artículo 18 Bis y, un párrafo segundo con las fracciones I, II, III, IV, V al artículo 162 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, en materia de protección a usuarios y acceso a seguros de salud, al tenor de lo siguiente:

Ley sobre el Contrato de Seguro

Artículo 18 Bis. Los servicios que se deben establecer en la póliza, deberán ser eficientes y transparentes.

Las aseguradoras deberán publicar indicadores trimestrales de desempeño: Tiempos promedio de respuesta, Porcentaje de reclamaciones pagadas, Motivos de rechazo. La Procuraduría Federal del

Consumidor y la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros podrán emitir alertas.

Artículo 162. ...

Los derechos mínimos que deberán prevalecer para el usuario de seguros de salud serán:

- I. Derecho a recibir información clara, verificable y accesible sobre coberturas, exclusiones, deducibles y periodos de espera.
- II. Derecho a conocer el estatus de su reclamación en tiempo real mediante plataformas digitales obligatorias.
- III. Derecho a recibir respuesta a reclamaciones en un plazo máximo de 15 días hábiles.
- IV. Derecho a la portabilidad del seguro sin penalizaciones por cambio de institución, siempre que no exista interrupción en el pago de primas.
- V. Derecho a la renovación automática del contrato, salvo fraude comprobado.

Segundo. Se adicionan las fracciones VII, VIII, IX y X al artículo 200 Bis de la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas, en materia de protección a usuarios y acceso a seguros de salud, al tenor de lo siguiente:

Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas

Artículo 200. ...

- I. a VI. ...
- VII. Sobre transparencia y límites a incrementos de primas, las instituciones de seguros deberán justificar técnica y actuarialmente cualquier incremento anual en las primas de seguros de salud y gastos médicos mayores.
- VIII. Ningún incremento podrá exceder el Índice Nacional de Precios al Consumidor multiplicado por un factor de ajuste sectorial, determinado por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

IX. Para personas mayores de 60 años, los incrementos deberán ser progresivos y no podrán superar 50 por ciento del incremento promedio aplicado al resto de la población asegurada.

X. La Comisión Nacional de Seguros y Fianzas publicará anualmente los parámetros máximos permitidos.

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación.

Segundo. La **Comisión Nacional de Seguros y Fianzas** emitirá las disposiciones reglamentarias en un plazo máximo de 120 días.

Tercero. Las aseguradoras contarán con 180 días para adecuar sus sistemas digitales de información al usuario.

Notas

1 Franco Fernando. (6 de febrero de 2026). Alzas en seguros ponen en jaque a 20 por ciento de las pólizas del segmento médico. El Financiero. Disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/finanzaspersonales/alzas-segu->

[ros-ponen-jaque-20-polizas-segmento-medico-20260206-798644.html#:~:text=El%20precio%20de%20los%20seguros,particularmente%2C%20la%20elevada%20inflaci%C3%B3n%20m%C3%A9dica.](#)

2 <https://www.condusef.gob.mx/?p=contenido&idc=1004&idcat=1#:~:text=Las%20principales%20inconformidades%20o%20causas,cancelaci%C3%B3n%20del%20contrato%20no%20atendida>

3 <https://www.primeraplanadigital.com.mx/seguros-medicos-para-adultos-mayores-un-colapso-anunciado/>

4 <https://anuariolatamseguros.com/blog/cias-de-seguros/inflacion-medica-privada-en-2025/#:~:text=Seg%C3%BAn%20la%20Encuesta%20de%20Tendencias%20M%C3%A9dicas%20Globales,por%20el%20INEGI%20en%20abril%20de%202025.>

5 Zepeda Clara (10 de diciembre de 2025). Inegi: aportan los hogares 45.4 por ciento del gasto total en salud en México. La Jornada. Disponible en:

<https://www.jornada.com.mx/2025/12/10/economia/017n1eco>

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 18 de febrero de 2026.

Diputada Ana Isabel González González (rúbrica)

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 Iraís 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/	