



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA



Bancada Naranja

**PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE ECONOMÍA A ACTUALIZAR LA NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-194-SE-2021, PARA AUMENTAR LOS ESTÁNDARES DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS QUE CIRCULAN EN MÉXICO CON LA FINALIDAD DE MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL DE TODAS LAS PERSONAS, ASÍ COMO A IMPULSAR LA CREACIÓN DE UNA NORMA OFICIAL MEXICANA EN MATERIA DE RETENCIÓN INFANTIL, PARA PREVENIR MUERTES Y PROTEGER DE LESIONES GRAVES A BEBÉS, NIÑAS Y NIÑOS QUE VIAJAN EN UN VEHÍCULO, PRESENTADO POR LOS DIPUTADOS JORGE ÁLVAREZ MÁYNEZ Y EL DIPUTADO SALOMÓN CHERTORIVISKI WOLDENBERG, INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.**

**Quienes suscriben, Jorge Álvarez Máynez y Salomón Chertoriviski Woldenberg diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura en la Cámara de Diputados, con fundamento en lo señalado en los artículos 78, párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los artículos 116 y 122, numeral 1 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someten a la consideración de la Comisión Permanente la siguiente proposición con punto de acuerdo, con base a la siguiente:**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

I. Como cada año, las Naciones Unidas celebran la Semana Mundial para la Seguridad Vial. Este año, dicha semana se da del 15 al 21 de mayo con el lema #RepensarlaMovilidad, la cual busca promover entre los políticos responsables a repensar la movilidad para hacer que caminar, andar en bicicleta y en el transporte público sean seguros y convenientes para que las personas puedan hacer el cambio a una movilidad activa y sostenible.<sup>1</sup>

Es importante destacar la importancia de esta semana, ya que datos de la Comisión

---

<sup>1</sup>OPS / OMS. "7a Semana Mundial de la ONU para la Seguridad Vial 2023" Recuperado de: [7a-semana-mundial-onu-para-seguridad-vial-2023](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/item/7th-annual-unesco-world-road-safety-week-2023)



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA



**Bancada Naranja**

Económica de las Naciones Unidas para Europa indican que en consecuencia de los hechos viales mueren alrededor de 1.3 millones de personas cada año, aproximadamente 3000 defunciones diarias y de estas, la mitad de las víctimas no viajaban en automóvil, aunado a lo anterior se suman hasta 50 millones de personas que sufren traumatismos no mortales, pero que constituyen una causa importante de discapacidad.<sup>2</sup>

Como es de observarse, las cifras mortales por hechos viales aumentan significativamente en todo el mundo, por eso, la campaña en torno a esta semana, propone diversas acciones que incluyen medidas preventivas y educativas para disminuir la cantidad de muertes y lesiones, entre las que destacan las siguientes<sup>3</sup>:

- Charlas sobre educación y seguridad vial dirigidas a peatones y conductores.
- Incorporación de elementos y dispositivos reductores de velocidad en las calles.
- Señalización reflectiva en la vialidad que establezcan los límites de velocidad permitidos.
- Revisión periódica de vehículos particulares, para detectar posibles desperfectos mecánicos.
- Dotación a los vehículos de tecnologías apropiadas.
- Monitoreo y vigilancia en las vías por parte de cuerpos de seguridad viales.

Hay que recordar que el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 propuesto por la ONU tiene como meta para el 2030, la reducción del 50% del índice de defunción por causas viales, por lo que las acciones y propuestas presentadas

---

<sup>2</sup> UNECE, "Lanzamiento del Fondo Fiduciario de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial", 11 de abril de 2018, recuperado de: <https://unece.org/es/press/lanzamiento-del-fondo-fiduciario-de-las-naciones-unidas-para-la-seguridad-vial>

<sup>3</sup> Nota al Pie. " La ONU celebra la 7ª Semana Mundial para la Seguridad Vial" Recuperado de: <https://www.notaalpie.com.ar/2023/05/15/la-onu-celebra-la-7a-semana-mundial-para-la-seguridad-vial/>



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA



durante la Semana Mundial para la Seguridad Vial representan una herramienta oportuna para alcanzar dicha meta.

De acuerdo a datos de la Organización Mundial de la Salud, el 90% de las muertes por hechos de tránsito ocurren en países de ingresos bajos y medios, y estos hechos cuestan a los países alrededor del 3% de su PIB. Por otro lado, asegura que casi la mitad (49%) de las personas que mueren en las vías de tránsito del mundo son peatones, ciclistas y motociclistas, y en la Región de las Américas, los usuarios vulnerables de las vías de tránsito como los peatones, los motociclistas y los ciclistas representan 23%, 15% y 3% de las muertes a causa del tránsito, respectivamente. Asimismo, afirma que los hombres corren mayor riesgo de morir por los traumatismos causados por el tránsito que las mujeres.<sup>4</sup>

**II.** En nuestro país el escenario no es diferente, datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía en su estudio “Georreferenciación de accidentes de tránsito en zonas urbanas” que presentó el pasado 22 de noviembre de 2021, nos dice que en 2020 se reportaron 301,678 hechos, de los cuales 245,297 registraron sólo daños materiales, en 52,954 se identificaron víctimas heridas y los 3,427 accidentes restantes corresponden a eventos con al menos una persona fallecida en el lugar del accidente.

A su vez, en el mismo estudio indicó que el total de víctimas muertas y heridas en los accidentes de tránsito ocurridos en zonas urbanas durante 2020 fue de 75,761 personas, de las cuales 3,826 fallecieron en el lugar del accidente y 71,935 presentaron algún tipo de lesión.

Por su parte, el Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), asegura que nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por hechos viales, con 22 decesos de jóvenes de entre 15 y 29 años al día, y 24 mil decesos en promedio al año. Los siniestros viales constituyen la primera causa de muerte en jóvenes

---

<sup>4</sup> OMS- “Seguridad vial” Recuperado de: <https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial>



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA



entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general.<sup>5</sup>

Aunado a lo anterior, las entidades con mayor número de fallecidos en el lugar del hecho vial por cada 100,000 habitantes durante 2020 son: Sinaloa con 8.8, Chihuahua 7.7, Querétaro 7, Sonora 6.5 y Zacatecas con 5.9. Asimismo, en este mismo periodo la tasa a nivel nacional fue de 3 decesos por cada 100,000 habitantes.<sup>6</sup>

III. Como se ha reiterado a lo largo de este Punto de Acuerdo, la seguridad vial es necesaria para todas las personas, sin importar el sistema de movilidad de preferencia. Por lo anterior, a lo largo de los años se han construido, estrategias, normas oficiales, acciones y legislaciones, que buscan proteger la vida de todas y todos los usuarios de la vía, como es el caso de la NOM-194-SE-2021 publicada en el Diario Oficial de la Federación, la cual regula lo referente a los dispositivos de seguridad que deben tener los vehículos ligeros nuevos.

Incluso, el artículo 54 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial habla de los estándares que deben tener los vehículos nuevos, mismos que deben ajustarse a las Normas Oficiales correspondientes, como es el caso de la NOM-194-SE-2021. Dicho artículo<sup>7</sup>, a la letra dice lo siguiente:

**Artículo 54. De los estándares de vehículos nuevos.**

*Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad, tomando como base los criterios internacionales en la*

<sup>5</sup> INSP. "México, séptimo lugar mundial en siniestros viales" INSP. Disponible en: <https://www.insp.mx/avisos/4761-seguridad-vial-accidentes-transito.html>

<sup>6</sup> INEGI, "PRESENTA INEGI LA GEORREFERENCIACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ZONAS URBANAS", 22 de noviembre de 2021, recuperado de: [https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/accidentes/ACCIDENTES\\_2021.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/accidentes/ACCIDENTES_2021.pdf)

<sup>7</sup> DOF. "Ley General de Movilidad y Seguridad Vial" Recuperado de: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA



Bancada Naranja

*materia. La regulación técnica que para tal efecto se emita, deberá contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos, la cual deberá establecerse de acuerdo con los estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales.*

*La autoridad competente promoverá que en las Normas Oficiales Mexicanas se incluyan mecanismos para garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables y deberá tomar en cuenta los principios establecidos en esta Ley, así como los acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, con lo que deben determinarse los riesgos especialmente graves para la seguridad vehicular.*

*La actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano se regirán de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, con el fin de responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves a nivel internacional.*

*Las autoridades competentes, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, las Normas Oficiales Mexicanas establecerán los requisitos de información que los fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos deberán dar a conocer respecto del desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión.*

*Las autoridades federales y de las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, deberán verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.*

Sin embargo, de acuerdo a diversas organizaciones de la sociedad civil como es El Poder del Consumidor, Refleacciona con Responsabilidad y la Coalición Movilidad Segura, aseguran que la más reciente actualización de la NOM-194-SE-2021, que regula los



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA



dispositivos de seguridad de los autos nuevos en México, tiene graves omisiones que afectan de manera preocupante la seguridad, salud e integridad de las principales víctimas de los siniestros de tránsito en México: peatones, ciclistas y motociclistas.<sup>8</sup>

Asimismo, han denunciado que esta normativa no considera el cumplimiento obligatorio de ningún dispositivo destinado a la protección de usuarios vulnerables de la vía, lo que representa un alto riesgo para la salud e integridad de la ciudadanía y mantiene un atraso de décadas en materia de seguridad vehicular.<sup>9</sup>

Las organizaciones han explicado que aunque en la nueva NOM-194-SE-2021 se han integrado como obligatorios sistemas prioritarios como el monitoreo de presión de llantas o (TPMS), el Control Electrónico de Estabilidad (ESC), los anclajes para los Sistemas de Retención Infantil (Isofix o Latch) y el estándar de impacto lateral de poste, aun existen sistemas que han quedado fuera, como son los estándares de protección a peatones, la Información comercial al consumidor, los Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción (ADAS) como los detectores de punto ciego, la alerta de desviación de carril, el Alcoholock que bloquea el vehículo cuando detecta una tasa de alcohol elevada, así como el frenado Autónomo de Emergencia, entre otros.<sup>10</sup>

Por su parte, el secretario general del Programa para la Evaluación de Autos Nuevos para América Latina y El Caribe, Alejandro Furas, ha mencionado que en Europa desde el año 2022 son obligatorias las Global Safety Regulations (GSR) que incluyen el Frenado Autónomo de Emergencia en todas sus versiones, incluso para vehículos comerciales, así

---

<sup>8</sup> El Poder del Consumidor. "Alertamos del peligro que representa para miles de peatones y usuarios vulnerables, la ausencia de dispositivos de seguridad en actualización de NOM-194 para vehículos nuevos" Recuperado de: <https://elpoderdelconsumidor.org/2022/10/alertamos-del-peligro-que-representa-para-miles-de-peatones-y-usuarios-vulnerables-la-ausencia-de-dispositivos-de-seguridad-en-actualizacion-de-nom-194-para-vehiculos-nuevos/>

<sup>9</sup> Ídem

<sup>10</sup> El Poder del Consumidor. "Alertamos del peligro que representa para miles de peatones y usuarios vulnerables, la ausencia de dispositivos de seguridad en actualización de NOM-194 para vehículos nuevos" Recuperado de: <https://elpoderdelconsumidor.org/2022/10/alertamos-del-peligro-que-representa-para-miles-de-peatones-y-usuarios-vulnerables-la-ausencia-de-dispositivos-de-seguridad-en-actualizacion-de-nom-194-para-vehiculos-nuevos/>



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA



**Bancada Naranja**

como Detección de Punto Ciego y principalmente el Asistente Inteligente de Velocidad (ISA) que limita la velocidad máxima del vehículo a la permitida por la vialidad.<sup>11</sup>

Asimismo, en India son obligatorios 6 bolsas de aire, Control Electrónico de Estabilidad y Protección a Peatones, así como los frenos ABS de motos y en África ya hay 5 países que han firmado los acuerdos de la ONU para mejorar los estándares vehiculares<sup>12</sup>

Por ese motivo, es importante actualizar dicha NOM en México, para mejorar la seguridad de todos los vehículos ligeros nuevos que circulan en nuestro país, alineándose a los estándares más altos a nivel mundial, como los estándares utilizados en Estados Unidos, Canadá y la Unión Europea.

**IV.** Por otro lado, es importante mencionar que tan solo en México, durante 2021, de acuerdo a cifras del Gobierno de México, se tiene registro de más de 14,700 muertes a causa de los siniestros de tránsito, lo que representa una tasa de 11.5 muertes por cada 100 mil habitantes.<sup>13</sup>

No obstante, se ha comprobado que el cinturón de seguridad de los vehículos está diseñado para el uso de adultos, por lo que, al usarlos en bebés, niñas y niños, éstos se pueden deslizar por debajo del cinturón de manera fácil y causar la muerte o lesiones graves en caso de un hecho vehicular, por lo que pensar en sistemas que protejan la vida de este sector poblacional es fundamental para evitar tragedias que pueden ser evitadas.

Recientemente, se llevó a cabo la “Encuesta de los Sistemas de Retención Infantil (SRI)”, que tiene como objetivo recolectar experiencias sobre el conocimiento y uso de los

---

<sup>11</sup> Ídem

<sup>12</sup> Ídem

<sup>13</sup> Gobierno de México. “LA IMPORTANCIA DEL USO DE LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL” Recuperado de: <https://www.gob.mx/imt/es/articulos/la-importancia-del-uso-de-los-sistemas-de-retencion-infantil#:~:text=LA%20IMPORTANCIA%20DEL%20USO%20DE%20LOS%20SISTEMAS%20DE%20RETENCIÓN%20INFANTIL,-Seminar%20IMT&text=Tan%20solo%20en%20México%2C%20durante,por%20cada%20100%20mil%20habitantes>



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA



**Bancada Naranja**

Sistemas de Retención Infantil (SRI), la cual arrojó los siguientes resultados<sup>14</sup>:

- El 68% de los viajes con niños se hacen en zonas urbanas, 27% en zonas interurbanas y 5% en recorridos mixtos.
- El 38% de los encuestados si cuentan con un SRI en su automóvil.
- El 62% restante indica que sólo tienen el cinturón de seguridad.
- El 75% de los encuestados que si cuentan con un SRI en su automóvil, siempre hace uso del SRI que ya tiene instalado en su auto.
- El 43% de los encuestados no tiene conocimientos de los parámetros de obligatoriedad de uso de los SRI.

Razones del NO uso del SRI:

- 39% porque el trayecto es corto.
- 24% porque son costosos
- 18% porque el niño llora
- 16% porque son incómodos
- 15% porque les da pereza
- 7% porque son complicados

Por lo anterior, se concluyó que existe una falta de información sobre el uso del SRI, y una falta de legislación o norma oficial que representen una herramienta fundamental para proteger la vida e integridad de las y los niños.

Al respecto, Organizaciones de la Sociedad Civil como Refleacciona con Responsabilidad A.C. y México Unido Libre de Lesiones Infantiles (Munli) presentarán un proyecto de Norma Oficial Mexicana para que que los autoasientos infantiles (retención infantil) cuenten con certificaciones de seguridad necesarias para su uso.

---

<sup>14</sup> Ídem.





CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA



Bancada Naranja

Asimismo, dichas organizaciones han asegurado que por cuestiones de seguridad vehicular, los infantes que midan menos de 145 cm aproximadamente deben usar un SRI, ya que estos dispositivos pueden reducir las lesiones producto de un hecho de tránsito en menores de un año en un 70%, ya que se ha demostrado que el uso de los SRI reduce las lesiones entre un 90% y un 95% en el caso de los sistemas que miran hacia atrás y en un 60%, en los que miran hacia adelante.

Cabe destacar, que las mismas organizaciones han referido que en México, casi 50% de los productos disponibles en el mercado son de baja calidad, no garantizan una buena protección en caso de accidente, por lo que la creación de esta NOM tiene como objetivo que se regulen las características de las sillas que se importan a México.

V. En la Bancada Naranja consideramos que es importante garantizar el derecho a la movilidad de todas las personas mediante la regulación de los autos ligeros nuevos que circulan en el país, para que estos incorporen tecnología para proteger no solamente a las y los usuarios de los vehículos, sino también a los otros usuarios de la vía, especialmente a los usuarios vulnerables, asimismo, consideramos que es necesario establecer la regulación necesaria para proteger la vida de los menores de edad mediante una Norma Oficial Mexicana que procure que los Sistemas de Retención Infantil cuenten con los más altos estándares para cumplir con su función para los que fueron creados.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión la siguiente proposición con:

#### **PUNTO DE ACUERDO**

**PRIMERO.-** La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Economía a actualizar a la brevedad, la Norma Oficial Mexicana NOM-194-SE-2021, para aumentar los estándares de seguridad de los vehículos que circulan en nuestro país, con la finalidad de mejorar la seguridad vial de todas las personas.



CÁMARA DE  
**DIPUTADOS**  
LXV LEGISLATURA



Bancada Naranja

**SEGUNDO.-** La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Economía a impulsar la creación de una Norma Oficial Mexicana en materia de retención infantil, con la finalidad de prevenir muertes y proteger de lesiones graves a bebés, niñas y niños que viajan en un vehículo.

**ATENTAMENTE**

---

**Diputado Jorge Álvarez Máñez**  
Coordinador del Grupo Parlamentario de  
Movimiento Ciudadano en la  
Cámara de Diputados

---

**Diputado Salomón Chertoriviski**  
**Woldenberg**  
Diputado Integrante del Grupo  
Parlamentario de Movimiento Ciudadano  
en la Cámara de Diputados

*Dado en la sede la Comisión Permanente del Congreso de la Unión, a 09 de mayo de  
2022.*