



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

"2026, Año del Bicentenario de la Abolición de la Esclavitud en el Estado de Chihuahua"

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

**DECRETO No.
LXVIII/RFLEY/0543/2026 II P.O.
UNÁNIME**

H. CONGRESO DEL ESTADO

P R E S E N T E . -

La Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 64, fracción II de la Constitución Política, 7 párrafo tercero, 87, 88 y 111 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; 80 y 81 del Reglamento Interior y de Prácticas Parlamentarias del Poder Legislativo, todos ordenamientos del Estado de Chihuahua, somete a la consideración de este Alto Cuerpo Colegiado el presente Dictamen, elaborado con base a los siguientes:

ANTECEDENTES

I.- Con fecha cinco de noviembre del año dos mil veinticuatro, las Diputadas y Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Morena, presentaron ante esta Soberanía, Iniciativa con carácter de decreto, a efecto de adicionar un inciso G, al artículo 91 de la Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua, con el propósito de catalogar como falta grave, conducir desproporcionadamente a exceso de velocidad. Este asunto se



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

incorporó al proceso legislativo, con fundamento en lo que dispone el punto Tercero del Acuerdo No. LXVII/EXACU/0912/2024 II D.P., en la Legislatura LXVII le correspondió el número de asunto 1751.

II.- Ahora bien, la Presidencia del H. Congreso del Estado, en uso de las facultades que le confiere el artículo 75, fracción XIII de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, el doce de noviembre del año dos mil veinticuatro, tuvo a bien turnar bajo el número 319 a quienes integran la Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana la Iniciativa de mérito, a efecto de proceder a su estudio, análisis y elaboración del correspondiente dictamen.

III.- La Exposición de Motivos de la Iniciativa en comento, se sustenta básicamente en los siguientes argumentos:

"En el Estado de Chihuahua, resulta sorprendente como en nuestras ciudades la civilidad y la cortesía vial han ido desapareciendo, para dar paso a la inconsciencia y la conducción cada vez más riesgosa.

La mayoría de los accidentes viales, suceden en razón de las acciones tomadas por las personas conductoras que ponderan su prisa sobre la seguridad de las demás personas, incluso, es el hábito que tienen de conducir, sin prisa alguna, sólo porque les es más cómodo aunque implique que puedan ocasionar una desgracia.



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

En el exceso de velocidad, existe un dolo de las personas conductoras que acepta colocar en peligro a la colectividad en su conjunto, a nuestras niñas, niños, al transeúnte común y a cualquier otro que transite por nuestras calles, a pie o un vehículo. El peligro no sólo es para quien conduce, es para todos. Derivado de esto, hay un grado en la proporción del exceso de velocidad en el que es determinable que no hubo impericia, error o simple descuido, pues constituyen velocidades que evidentemente resultan de la toma de decisiones consciente de las personas conductoras.

Esta Soberanía no ha sido indistinta a una problemática creciente en relación a los accidentes viales, por ejemplo, en septiembre del 2022 la bancada del PAN, promovió reforma a la Ley de Vialidad y Tránsito para catalogar como grave los llamados "arrancones", misma promoción reformadora, basada y motivada en el aumento exponencial de muertes y sobre todo lesiones derivadas de accidentes viales, que resultan de conducciones donde "la mezcla del exceso de velocidad, uso del celular, consumo de sustancias tóxicas, combinadas con el control del volante...". Algo puntual, que podemos destacar, es que en la mezcla de dichos factores, lo que ha resultado faltan es siempre el elemento del exceso de velocidad.

Se demuestra con las mismas acciones de este este Congreso, porque en reiteradas ocasiones, esta legislatura como las anteriores, han reprochado la conducción a exceso de velocidad como parte y causa de accidentes fatales; incluso, en el mismo mes de septiembre y a causa de los lamentables hechos en Miguel Ahumada, donde un



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

tráiler a exceso de velocidad termino con vidas y dejo gravemente heridas a múltiples personas, razón por la cual el Dip. De la Rosa Hickerson, denunciaba la falta de medidas preventivas contra el exceso de velocidad.

Además, en el estado de Chihuahua son muy comunes los accidentes de tránsito tan comunes que la cantidad de accidente registrados en el 2021, conforme a la plataforma del INEGI, se registraron 973 colisiones con peatones, de los cuales 135 se dieron a la fuga, sin duda, el exceso de velocidad en cualquier circunstancia es mortal; de lo mencionado, 81 accidentes se registraron como fatales, un 8.32%, porcentaje bastante alto cuando hablamos de vidas humanas.

Este punto queda claro, al mencionar los funestos hechos recientes:

1. *El pasado 20 de Febrero en Ciudad Juárez una joven de 17 años murió (Edith de los Santos Xolio), y al menos otros 5 jóvenes estudiantes resultaron heridos luego de ser atropellados por un conductor que presuntamente viajaba en estado de ebriedad.*

El conductor ya identificado y detenido mientras conducía hacia supuestas maniobras peligrosas llamadas "ceros" quien presuntamente manejaba en estado de ebriedad.

2. *Accidente vial en Av. Rio de Janeiro en Ciudad Chihuahua*

El pasado lunes 20 de Febrero en la Ciudad de Chihuahua ocurrió un fatal accidente y volcadura en de las avenidas más transitadas, la conductora de una camioneta Ford Lobo perdió el control de la misma, y al conducir a exceso



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

de velocidad brincó el camellón, donde literal voló y cayó sobre un vehículo que transitaba por esa vía, quedando 4 lesionados de gravedad, y además el conductor del vehículo impactado un joven de entre 16 y 17 años falleció dos días después derivado de la gravedad de las lesiones.

Nuestras hijas e hijos mueren y son lesionados por aquellos que bajan la consciencia de sus vehículos y suben los kilómetros por hora.

Conforme los hechos que motivan la presente, fundamentamos además en el propósito de la norma sancionadora, de lo cual nos hemos servido en diversas exposiciones: "El primer concepto jurídico fundamental, esto es, el hecho ilícito o antijurídico, está indicado en el postulado kelseniano como hecho condicionante de la sanción. Es la conducta (acto antijurídico) de aquel individuo contra el cual se dirige la sanción. La sanción jurídica es impuesta por los órganos del Estado cuando los individuos no observan la conducta debida. El derecho subjetivo, según Kelsen, queda sobrentendido en virtud de que, frente al obligado a observar determinadas conductas, existe el pretensor y, a su vez, el órgano que tiene el deber jurídico de sancionar y exigir el cumplimiento. El deber jurídico significa la existencia de una norma válida que ordena determinado comportamiento..."

Podemos reforzar la doctrina mencionada, desde la posición de la Primera Sala de Justicia de la Nación:



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR. CONCEPTO DE SANCIÓN QUE DA LUGAR A SU APLICACIÓN.

El término "sanción" es ambiguo, pues admite distintas formas o tiene significados diversos. En principio, se concluye que la sanción jurídica es, desde un punto de vista estructural, una reacción -positiva o negativa- frente a ciertas conductas establecidas por el derecho. Ahora bien, partiendo de la noción de sanción que se centra en la reacción negativa prevista por el derecho frente a ciertas conductas, es posible distinguir diferentes acepciones cuya naturaleza diverge considerablemente una de la otra. Así, por ejemplo, la nulidad de un acto puede considerarse como una sanción, pero aquella que establece una consecuencia para el incumplimiento de ciertos requisitos de validez o existencia de un acto jurídico es distinta de la sanción entendida como reproche de una conducta que se desvía de la juridicidad y que da lugar al surgimiento de responsabilidad -civil, política, administrativa o penal-. A partir de los precedentes de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en los que se ha dicho que el derecho administrativo tiene dos grandes vertientes, dependiendo de si el Estado actúa en su faceta reguladora -en ejercicio de su facultad constitucional de planificación de actividades económicas, sociales y culturales, para la realización de ciertos fines- o en la de policía o vigilante, resulta evidente que, aun cuando ambas facetas prevén la imposición de sanciones -comprendiendo incluso nulidades-, sólo la faceta de "Estado-policía" prevé la posibilidad de sancionar, en sentido estricto, infracciones administrativas que dan lugar al surgimiento de responsabilidad a cargo de las y los servidores públicos mediante el uso de la potestad punitiva. Es precisamente



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

éste el ámbito en el cual tiene cabida la intervención de los órganos internos de control y de los tribunales administrativos y en el que, atendiendo a la proyección que tiene sobre la vida de las personas, se ha considerado necesario reconocer la existencia de un debido proceso administrativo, con los alcances que le han dado este alto tribunal y la Corte Interamericana de Derechos Humanos. En estos términos, estaremos ante una manifestación del derecho administrativo sancionador cuando el procedimiento: 1) presuponga la existencia de un tipo administrativo que conlleve el reproche a una infracción -que entrañe la transgresión a la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que deban observarse en el desempeño de sus empleos, cargos o comisiones públicos- y dé lugar al surgimiento de responsabilidad administrativa; 2) se siga en forma de juicio, en el cual se determine si la conducta -acción u omisión- de quien desempeñe el servicio público contraviene aquellas prohibiciones a las cuales se sujeta el ejercicio de su función; y, 3) tenga por finalidad procurar la correcta actuación de los servidores públicos, sancionar a los infractores y, en su caso, lograr la restitución de aquellos bienes jurídicos que fueron afectados con su irregular actuación.

Así como del mismo Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación:

DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR. PARA LA CONSTRUCCIÓN DE SUS PROPIOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES ES VÁLIDO ACUDIR DE MANERA PRUDENTE A LAS TÉCNICAS GARANTISTAS DEL DERECHO



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

PENAL, EN TANTO AMBOS SON MANIFESTACIONES DE LA POTESTAD PUNITIVA DEL ESTADO.

De un análisis integral del régimen de infracciones administrativas, se desprende que el derecho administrativo sancionador posee como objetivo garantizar a la colectividad en general, el desarrollo correcto y normal de las funciones reguladas por las leyes administrativas, utilizando el poder de policía para lograr los objetivos en ellas trazados. En este orden de ideas, la sanción administrativa guarda una similitud fundamental con las penas, toda vez que ambas tienen lugar como reacción frente a lo antijurídico; en uno y otro supuesto la conducta humana es ordenada o prohibida. En consecuencia, tanto el derecho penal como el derecho administrativo sancionador resultan ser dos inequívocas manifestaciones de la potestad punitiva del Estado, entendida como la facultad que tiene éste de imponer penas y medidas de seguridad ante la comisión de ilícitos. Ahora bien, dada la similitud y la unidad de la potestad punitiva, en la interpretación constitucional de los principios del derecho administrativo sancionador puede acudir a los principios penales sustantivos, aun cuando la traslación de los mismos en cuanto a grados de exigencia no pueda hacerse de forma automática, porque la aplicación de dichas garantías al procedimiento administrativo sólo es posible en la medida en que resulten compatibles con su naturaleza. Desde luego, el desarrollo jurisprudencial de estos principios en el campo administrativo sancionador -apoyado en el Derecho Público Estatal y asimiladas algunas de las garantías del derecho penal- irá formando los principios sancionadores propios para este campo de la potestad punitiva del Estado, sin embargo, en tanto esto sucede, es



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

válido tomar de manera prudente las técnicas garantistas del derecho penal.

Ahora bien, esta idea jurisprudencial de sanción administrativa, se encuadra de forma aún más específica en el siguiente criterio:

MULTA POR EXCEDER LOS LÍMITES DE VELOCIDAD AUTORIZADOS, PREVISTA EN EL ARTÍCULO 103, FRACCIÓN IX, DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL DISTRITO FEDERAL DEROGADO. LA INTENCIONALIDAD, COMO ELEMENTO SUBJETIVO EN LA COMISIÓN DE LA INFRACCIÓN QUE LA ORIGINA, EXISTE POR EL SIMPLE HECHO DE ADECUAR LA CONDUCTA AL SUPUESTO DE DICHA NORMA, POR LO QUE ES INNECESARIO DETERMINARLO EN EL CASO CONCRETO.

A diferencia de las infracciones en materia fiscal, que por su naturaleza y condiciones de comisión presentan un aspecto o elemento de responsabilidad subjetivo que debe determinarse en los casos concretos, en la prevista en el artículo 103, fracción IX, del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal derogado, consistente en exceder los límites de velocidad autorizados, la reprochabilidad subjetiva es absoluta, manifiesta y total cuando la persona decide conducir su vehículo y adecuarse al supuesto de dicha norma, debiendo prever el grave riesgo que enfrenta la colectividad por esa irreflexión y actitud anticívica, lo que justifica predeterminar que el elemento subjetivo de la infracción exista por el simple hecho de incurrir en esa conducta, la cual, por ende, no amerita contener criterios para determinar el elemento subjetivo. Así, al encontrarse determinada y acreditada per se la intencionalidad con la realización material de la conducta sancionada, resulta



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

ocioso evaluar el elemento subjetivo y, por consiguiente, es innecesaria su determinación en el caso concreto, aunado a que la autoridad no cuenta con facultades discrecionales para la aplicación de la multa, pues una vez que cualquier persona comete la infracción debe imponerse la correspondiente sanción predeterminada.

En concordancia de lo mencionado, conforme a la ilación de ideas, hay una necesidad en el carácter fundamental de la norma administrativa, de sancionar proporcionalmente una conducta contraria a la misma norma. En una conducta reiterada y altamente riesgosa para la colectividad, como es la conducción a exceso de velocidad, encontramos una consciencia, dolo, en la comisión de esta clase de conductas. Que conforme a los criterios en mención, podemos determinar como grave, pues también es un elemento presente en otras conductas ilícitas, que fueron reguladas como graves en observancia de sus funestas consecuencias, las cuales son funestas regularmente por su peligrosa combinación con un desproporcional exceso de velocidad. Por eso es importante reiterar que la gravedad de los accidentes viales está relacionada profundamente con el exceso desproporcional de velocidad.

Ahora bien, conforme al artículo 84, 85 y 86 de la Ley de Vialidad y Tránsito, las velocidades máximas estándar en las ciudades es de 70, 60 y 30 kilómetros por hora dependiendo las circunstancias, la falta de pericia o descuido puede producir un exceso de velocidad sancionable ordinario, no obstante, a partir de ciertos kilómetros por hora sobre el límite legal existe una evidente consciencia del acto riesgoso para la población, tal como es mencionado.



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

Resulta útil tomar como referencia el derecho penal comparado con el Estado de Jalisco, donde el Código Penal del mismo en su artículo 63 fracción primera sanciona como grave la lesión u homicidio cuando se comete sobre 30 kilómetros por hora sobre el límite establecido.

Es por ello, que se propone considerar como falta grave en la Ley de Vialidad y Tránsito, cuando se conduzca 25 kilómetros por hora sobre el límite, en primera instancia como acto preventorio a que un vehículo alcance un mayor kilometraje por hora y por tanto sea aún más peligroso para la colectividad. En este sentido, al ser una sanción administrativa enfocada a la prevención y sanción proporcional, es justo dar ese margen, entre la comisión inconsciente de una falta y la comisión consiente (así como el riesgo implicado) de la falta y constituye la gravedad de la misma.

Sí, lo reiteramos hasta que quede más que claro, debemos reforzar la prevención, pero también endurecer la norma ante quienes son conscientes del peligro, el riesgo y la gravedad de sus actos, el exceso de velocidad es y será una manifestación de desprecio social, que desvaloriza la vida humana de quienes son puestos en riesgo."

IV.- Ahora bien, al entrar al estudio y análisis de la Iniciativa en comento, quienes integramos la Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana, formulamos las siguientes:

CONSIDERACIONES



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

I.- Competencia.

Al analizar las facultades competenciales de este Alto Cuerpo Colegiado, no encontramos impedimento alguno para conocer el presente asunto.

II.- Introducción.

Previo al análisis del asunto a dictaminar, es importante destacar que se revisó sobre el mismo aspecto competencial, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en lo general y en lo particular el contenido y efectos de los artículos 73 y 124, para evitar invasión de esferas competenciales y verificar las facultades concurrentes en la materia; así como el Buzón Legislativo Ciudadano de este Honorable Congreso del Estado, sin que se encontraran comentarios u opiniones a ser analizadas en este momento, por lo que procederemos a motivar nuestra resolución.

La Iniciativa cuyo análisis hoy nos ocupa, tiene como finalidad reformar la Ley de Vialidad y Tránsito del Estado de Chihuahua, a fin de establecer normas que sancionen como multa grave el exceso de velocidad que supere el límite permitido en demasía.



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

III.- Marco Constitucional Local.

Al igual que la Constitución General, la del Estado establece en el Artículo 4º, párrafo vigésimo séptimo lo siguiente:

"Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad."

IV.- Convencionalidad.

A través de la investigación realizada para este documento se identificaron los tratados internacionales vinculantes y no vinculantes en materia de movilidad de los que el Estado Mexicano es parte, donde destacan los siguientes:

1. Acuerdo de París de 2015;
2. Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe (Acuerdo de Escazú 2018);



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

3. Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible de 2015;
4. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad 2004- 2005;
5. Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) de 1992;
6. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPcD) de 2007; .
7. Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano de 1972;
8. Declaración de Río en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992;
9. Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948;
10. Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes de 2009;
11. Nueva Agenda Urbana de 2016.

V.- Marco jurídico nacional.

Publicada en 2022, **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**, es la ley reglamentaria del derecho a la movilidad.



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

Su artículo 9 determina que *"la movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas son el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia."*

Por su parte, el artículo 10, dispone que *"el derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan estos."*

VI.- Marco Jurídico Local.

La Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Chihuahua, en su artículo 4, define este derecho como: *"el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los*



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

demás derechos humanos, donde las personas serán el centro del diseño y desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.”

VII.- Pertinencia Objetiva.

La exposición de motivos de la Iniciativa identifica como pertinencia de la reforma, los siguientes elementos:

- 1. Necesidad o problemática identificada:** según lo señala la Iniciativa en comento, el exceso de velocidad deliberadamente alto como causal de siniestros de tránsito.
- 2. Solución legislativa planteada:** Modificar diversos artículos de la Ley de Vialidad y Tránsito para establecer medidas que sancionen dichas conductas.

VIII.- Viabilidad

Tras el estudio detallado de la propuesta, se desprenden las siguientes adaptaciones pertinentes a su viabilidad:



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

1. Existen las facultades constitucionales para que esta soberanía conozca y resuelva la Iniciativa en comento.
2. La problemática planteada por la Iniciativa de marras, es actual, real y jurídicamente relevante a juicio de quienes integramos la Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana.
3. Las propuestas planteadas en la Iniciativa analizada fueron valoradas bajo la perspectiva de los mecanismos de análisis propuestos y aprobados por quienes integramos esta Comisión de Dictamen Legislativo.

IX.- Mecanismos de análisis:

Con fundamento en los artículos 105 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Chihuahua y 54, fracción I, del Reglamento Interior y de Prácticas Parlamentarias del Poder Legislativo, dispositivos que son los que regulan la creación o establecimiento de mesas técnicas, así como los requisitos y formalidades a las que deben ajustarse, esta Comisión de Dictamen Legislativo instruyó a la Secretaría Técnica la instalación, organización y desarrollo de la Mesa



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

Técnica en materia de Seguridad Vial a través del Acuerdo LXVIII/MTCOSPDMU/02, que dispone como particularidades que dicho órgano delegado de la Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana, que estuvo integrada por dependencias y órganos de la Administración Pública Estatal y la Sociedad Civil Organizada pudiendo en todo momento integrarse a ésta, dependencias y personas que se consideren necesarias para cumplir su propósito. La periodicidad de sus reuniones se estableció los días martes de cada semana a las 10:00 horas por acuerdo de la Comisión, conforme a los asuntos remitidos a la Mesa Técnica.

En la realización de los trabajos de la Mesa, se contó con la participación continua de la representación de las siguientes dependencias y sociedad civil organizada:

1. Secretaría de Seguridad Pública
2. Subsecretaría de Movilidad
3. Consejo Consultivo de Vialidad.
4. Asesoras y Asesores de integrantes de la Comisión.
5. Secretaría de Asuntos Legislativos y Jurídicos.
6. Diputadas y Diputados integrantes de la Comisión.



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

La Secretaría Técnica informa que:

- Se llevaron a cabo un total de 12 horas aproximadas de trabajo.
- Se analizaron a fondo 68 artículos de la Ley de Vialidad y de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial.
- La calendarización se planeó para 6 Sesiones. Se cumplió con dicho Objetivo iniciando el 27 de enero de 2026 y concluyendo el 11 de marzo del mismo año.
- La instrucción fue el análisis de 13 iniciativas turnadas a la Comisión tocantes a la Ley de Vialidad. Se cumplió con ese objetivo.
- Se tomó en consideración la opinión de todas las personas participantes, se desarrolló en total respeto y orden.

X.- En el análisis que se hizo de la propuesta, se valoraron cada uno de los puntos que conforman su redacción, cerciorándonos agotando las previsiones que satisfagan las aportaciones en la Ley.



Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

Luego entonces, esta Comisión de Dictamen Legislativo propone lo siguiente con lo cual, estimamos satisfechas las pretensiones de la Iniciativa sobre la que hoy se resuelve; a saber, la inclusión en el catálogo de infracciones graves conducir por encima del límite permitido de velocidad, excediéndolo por 25 kilómetros por hora.

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos someter a la consideración de este Alto Cuerpo Colegiado el siguiente proyecto de:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO.- Se **ADICIONA** al artículo 91, el inciso J), de la Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua, para quedar en los siguientes términos:

ARTÍCULO 91. ...

A) a I). ...



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

“2026, Año del Bicentenario de la Abolición de la Esclavitud en el Estado de Chihuahua”

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

J) Conducir 25 kilómetros por hora sobre el límite de velocidad permitido.

...

...

TRANSITORIO

ARTÍCULO ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

ECONÓMICO.- Remítase a la Secretaría para que elabore la Minuta de Decreto en los términos en que deba publicarse.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la Ciudad de Chihuahua, Chihuahua, a los diecinueve días del mes de mayo del año dos mil veintiséis.



H. CONGRESO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

ASÍ LO APROBÓ LA COMISIÓN DE OBRAS, SERVICIOS PÚBLICOS, Y DESARROLLO Y MOVILIDAD URBANA, EN REUNIÓN DE FECHA DIECIOCHO DE MAYO DEL DOS MIL VEINTISÉIS.

POR LA COMISIÓN DE OBRAS, SERVICIOS PÚBLICOS, Y DESARROLLO Y MOVILIDAD URBANA



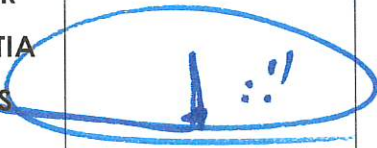
	INTEGRANTES	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
	DIP. JOCELINE VEGA VARGAS PRESIDENTA	Joceline Vega V.		
	DIP. MAGDALENA RENTERÍA PÉREZ SECRETARIA			
	DIP. ISMAEL PÉREZ PAVÍA VOCAL			



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Comisión de Obras, Servicios Públicos, y Desarrollo y Movilidad Urbana

LXVIII/DCOSPDMU/17/2026

	DIP. GUILLERMO PATRICIO RAMÍREZ GUTIÉRREZ VOCAL			
	DIP. ÓSCAR DANIEL AVITIA ARELLANES VOCAL			

LA PRESENTE HOJA DE FIRMAS CORRESPONDE AL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE OBRAS, SERVICIOS PÚBLICOS, Y MOVILIDAD URBANA, QUE RECAE EN LA INICIATIVA IDENTIFICADA CON EL NÚMERO 319.