

# ***H. Congreso del Estado de Nuevo León***



## **LXXVII Legislatura**

**PROMOVENTE:** CC. DIP. ESTHER BERENICE MARTÍNEZ DIAZ, DIP. BRENDA VELÁZQUEZ VALDEZ Y DIP. TOMÁS ROBERTO MONTOYA DÍAZ, INTEGRANTES DEL GRUPO LEGISLATIVO DE MORENA DE LA LXXVII LEGISLATURA

**ASUNTO RELACIONADO:** MEDIANTE EL CUAL PRESENTAN INICIATIVA DE REFORMA POR ADICIÓN DE LOS ARTÍCULOS 122 BIS Y 122 BIS 1 DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBILIDAD PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN; ASÍ COMO INICIATIVA DE REFORMA AL ARTÍCULO 51 DE LA LEY DE JUSTICIA CIVIL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN A VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD ELÉCTRICA, SE TURNA EN CARÁCTER DE URGENTE.

**INICIADO EN SESIÓN:** 18 DE JUNIO DEL 2025

**SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES):** COMISIONES UNIDAS DE JUSTICIA Y SEGURIDAD PÚBLICA Y A LA DE MOVILIDAD.

Mtro. Joel Treviño Chavira

**Oficial Mayor**

**DIP. LORENA DE LA GARZA VENECIA**

**PRESIDENTA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN**

**PRESENTE. –**

La suscrita, Diputada Esther Berenice Martínez Díaz, así como el Diputado Tomás Roberto Montoya Díaz, y la Diputada Brenda Velázquez Valdez, pertenecientes al Grupo Legislativo de Morena de la LXXVII Legislatura al H. Congreso del Estado de Nuevo León, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, así como los correlativos 102 y 103 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, acudo ante esa Soberanía a promover **Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se por el que se adiciona un artículo 122 Bis, artículo 122 Bis 1 con fracción I y II a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, asimismo se reforma la fracción VI del artículo 51 de la Ley de Justicia Cívica para el Estado de Nuevo León con base en la siguiente:**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La presente Iniciativa de Decreto tiene como finalidad reformar la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León y la Ley de Justicia Cívica del Estado, con el objeto de incorporar un marco normativo para regular los vehículos de micromovilidad, tales como los Scooter eléctricos o monopatines, cuya proliferación reciente en municipios metropolitanos como Monterrey, San Pedro Garza García, Guadalupe y Escobedo, no ha sido acompañada por disposiciones estatales adecuadas que garanticen la seguridad vial y la convivencia armónica en el espacio público.



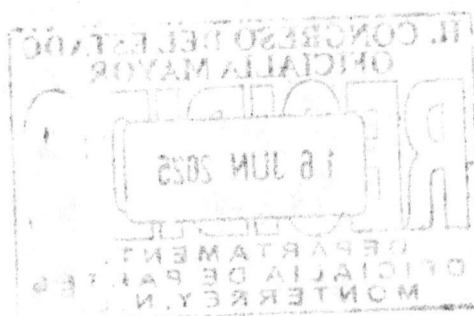
1909

1909

PRESENTE

El presente documento es una copia de la minuta de la sesión del Consejo de Gobierno de la Universidad de la Ciudad de México, celebrada el día veintidós de mayo de mil noventa y nueve, en la cual se acordó la creación de la Oficina de Estudios y Estadística, dependiente de la Secretaría de Educación Pública, para el estudio y recopilación de los datos estadísticos de la enseñanza superior en México.

La presente minuta fue aprobada por el Consejo de Gobierno de la Universidad de la Ciudad de México, en la sesión del día veintidós de mayo de mil noventa y nueve, y se le dio fe en el acta correspondiente.



En este sentido el Foro Internacional de Transporte (ITF) de la OECD, en su reporte *Safer Micromobility* (marzo 2024)<sup>1</sup>, documenta que, si bien los accidentes graves con micromovilidad representan una baja proporción del total de incidentes viales, la mayoría son ocasionados por factores prevenibles: infraestructura deficiente, falta de equipamiento de protección, diseño vehicular inadecuado y velocidades no reguladas. Asimismo, el mismo reporte concluye que la adopción del enfoque “Safe System”—que integra diseño de infraestructura segura, vehículos técnicamente homologados y hábitos responsables de los usuarios—ha demostrado reducir sustancialmente el riesgo de lesiones, particularmente en contextos donde coexistían vehículos motorizados y no motorizados.

En el contexto nacional, la Ciudad de México efectuó un proyecto piloto con las empresas Grin y Bird, en el que se registraron más de tres mil seiscientos viajes diarios con una distancia promedio de 1.6 km, y un 60 % de trayectos menores a un kilómetro. Estas cifras reiteran la función de complemento al transporte público, aunque delimitaron graves problemas como la circulación en banquetas y la falta de casco. Como consecuencia, en 2024 la SEMOVI <sup>2</sup>implementó lineamientos específicos que incluyen el uso obligatorio de casco, la circulación restringida a ciclovías y calles de baja velocidad, convenios con empresas operadoras y requisitos de licencia para vehículos que exceden los 25 km/h.

---

<sup>1</sup> International Transport Forum. (2024). *Safer Micromobility: Technical Background Report*. OECD Publishing. Recuperado de: [https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/03/safer-micromobility\\_f7dee627/0d2e0dd5-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/03/safer-micromobility_f7dee627/0d2e0dd5-en.pdf)

<sup>2</sup> Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (2019). *Análisis del piloto de monopatines eléctricos sin anclaje en la Ciudad de México*. Recuperado de: <https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/CDMX-monopatines.pdf>

A nivel internacional, la Unión Europea, a través del informe *Personal Mobility Devices* (diciembre 2024), <sup>3</sup>advierte que la mayoría de los siniestros con Scooter se producen en solitario, por caídas vinculadas a infraestructura inadecuada y la ausencia de casco. También se destaca que las colisiones más graves implican vehículos motorizados pesados, lo que ratifica la necesidad de segregación y regulación técnica. Conforme a la Agencia Europea de Seguridad Vial (ETSC) y la ITF, prohibir la circulación en banquetas, garantizar infraestructura adecuada para bicicletas y Scooter, homologar características técnicas de los vehículos y exigir equipo de protección eficaz como el casco, consigue disminuir en más de 30 % las lesiones reportadas.

En Nuevo León, aunque la Ley de Movilidad estatal reconoce principios orientadores de seguridad y sostenibilidad, carece de disposiciones para definir, delimitar y regular los vehículos de micromovilidad. De igual forma, la Ley de Justicia Cívica no contempla dentro de su fracción VI sanciones específicas para conductas de riesgo que involucren circulación no autorizada, invasión de banquetas o ausencia de medidas de protección. Este vacío impide a las autoridades locales imponer sanciones proporcionales, preventivas y educativas.

En consecuencia, la iniciativa propone por un lado, adicionar un capítulo específico en la Ley de Movilidad para establecer definiciones, zona de circulación autorizada, requisitos técnicos –como casco y elementos reflectantes– y facultades para realizar campañas informativas; y por otro lado, reformar la fracción VI del artículo 51 de la

---

<sup>3</sup> European Commission. (2024, diciembre 17). *Personal Mobility Devices: Thematic report* (European Road Safety Observatory). Comisión Europea. Recuperado [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/6ed38dab-eb7c-42e0-a4a7-06bdd20677ec\\_en?filename=ERSO-TR-PersonalMobilityDevices-20241217.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/6ed38dab-eb7c-42e0-a4a7-06bdd20677ec_en?filename=ERSO-TR-PersonalMobilityDevices-20241217.pdf)

Ley de Justicia Cívica para ser denominada “de carácter vial, micromovilidad y entorno urbano”, permitiendo sancionar mediante medidas cívicas (amonestación, trabajos comunitarios, multas en UMA) conductas que pongan en riesgo el entorno vial o peatonal.

Estas modificaciones se sustentan en los principios de legalidad, proporcionalidad, seguridad jurídica y prevención del daño, garantizados por los artículos 14, 16, 115 y 124 de la Constitución federal, así como por los estándares técnicos y de seguridad recomendados por organismos internacionales. Además, el enfoque de sanciones cívicas promueve la corresponsabilidad ciudadana bajo un enfoque restaurativo y educativo, evitando la criminalización de faltas menores.

Por todo lo anterior, esta iniciativa se presenta como una pieza normativa sólida y contemporánea que busca proteger la integridad física de las personas, garantizar la seguridad vial y promover una movilidad sostenible e inclusiva en el Estado de Nuevo León.

#### **DECRETO**

**PRIMERO. - Por el que se adiciona un artículo 122 Bis, artículo 122 Bis 1 con dos fracciones a la Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León**

**Artículo 122 Bis. Se entenderá por vehículos de micromovilidad eléctrica aquellos de tracción eléctrica personal, sin pedales ni motor de combustión, tales como Scooter o monopatines motorizados, diseñados para una sola persona.**

**Artículo 122 Bis 1. Los vehículos de micromovilidad eléctrica deberán circular exclusivamente por:**



- a) **Ciclovías o vías compartidas con límite de velocidad menor o igual a 30 km/h;  
Calles secundarias o de tránsito vecinal;  
Áreas expresamente autorizadas mediante señalización municipal.**

**I. En ningún caso podrán circular por:**

- a) **Avenidas primarias o de alta velocidad;**  
b) **Carreteras urbanas o autopistas;**  
c) **Banquetas, parques o plazas públicas, salvo autorización expresa.**

**II. Será obligatorio para toda persona usuaria:**

- a) **Portar casco protector debidamente ajustado;**  
b) **Utilizar chaleco reflejante entre las 19:00 horas y las 7:00 horas;**  
c) **Abstenerse de transportar a otra persona o circular bajo los efectos del alcohol o sustancias psicotrópicas;**  
d) **Acatar las reglas municipales de tránsito y señalización.**

**SEGUNDO. - por el que se reforma la fracción VI del artículo 51 de la Ley de Justicia Cívica para el Estado de Nuevo León**

Artículo 51. De las faltas o infracciones administrativas en Justicia Cívica. Son faltas o infracciones administrativas, todas aquellas acciones y omisiones que contravengan la presente Ley y los reglamentos respectivos, sin perjuicio de otras responsabilidades que le resulten al probable infractor. Compete a los municipios conforme a su autonomía constitucional y jurídica, la regulación y sanción de las faltas administrativas, considerando la clasificación en materia de justicia cívica:

**I a V. ...**

**VI. De carácter vial, micromovilidad, entorno urbano; y,**

**...**

**ARTÍCULO TRANSITORIO**

**Primero. La presente reforma entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.**



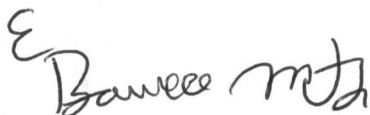


**Segundo. Dentro de los noventa días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente decreto, los ayuntamientos del Estado de Nuevo León deberán armonizar sus respectivos reglamentos de tránsito, movilidad y justicia cívica, conforme a lo dispuesto en esta reforma.**

**Tercero. La Secretaría de Movilidad y Planeación Urbana del Estado, en coordinación con los municipios, deberá emitir en el mismo plazo lineamientos generales de actuación, medidas de seguridad y criterios técnicos que orienten la aplicación de las disposiciones en materia de micromovilidad, priorizando la protección del peatón y la seguridad vial.**

**Cuarto. Las autoridades municipales podrán implementar campañas informativas y de sensibilización ciudadana, con el objeto de difundir los deberes y responsabilidades del uso de vehículos de micromovilidad conforme a la presente reforma.**

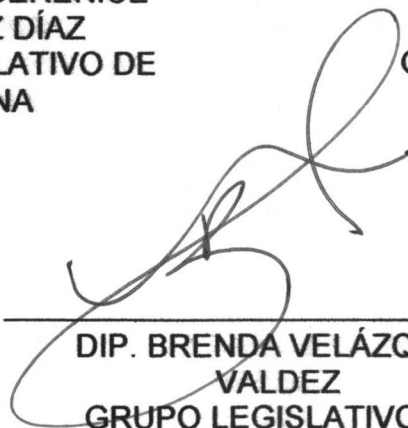
Monterrey, Nuevo León, a 16 de junio de 2025



DIP. ESTHER BERENICE  
MARTÍNEZ DÍAZ  
GRUPO LEGISLATIVO DE  
MORENA



DIP. TOMÁS ROBERTO  
MONTOKA DÍAZ  
GRUPO LEGISLATIVO DE  
MORENA



DIP. BRENDA VELÁZQUEZ  
VALDEZ  
GRUPO LEGISLATIVO DE  
MORENA



170:616

170:616

El presente documento es una copia de la información que se encuentra en el expediente de la causa número 170:616, en el expediente de la causa número 170:616, en el expediente de la causa número 170:616.

Tratando de dar a conocer la información que se encuentra en el expediente de la causa número 170:616, en el expediente de la causa número 170:616, en el expediente de la causa número 170:616.

El presente documento es una copia de la información que se encuentra en el expediente de la causa número 170:616, en el expediente de la causa número 170:616, en el expediente de la causa número 170:616.

El presente documento es una copia de la información que se encuentra en el expediente de la causa número 170:616, en el expediente de la causa número 170:616, en el expediente de la causa número 170:616.

*[Handwritten signature]*

El presente documento es una copia de la información que se encuentra en el expediente de la causa número 170:616, en el expediente de la causa número 170:616, en el expediente de la causa número 170:616.

El presente documento es una copia de la información que se encuentra en el expediente de la causa número 170:616, en el expediente de la causa número 170:616, en el expediente de la causa número 170:616.

