

*H. Congreso del Estado de Nuevo León*



**LXXVII Legislatura**

**PROMOVENTE:** DIP. AILE TAMEZ DE LA PAZ, INTEGRANTE DEL GRUPO LEGISLATIVO DEL PAN

**ASUNTO RELACIONADO:** PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A DIVERSOS ARTICULOS A LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEON., EN MATERIADE VEHICULOS NO MOTORIZADOS Y MICROMOVILIDAD.

**INICIADO EN SESIÓN:** 10 DE NOVIEMBRE DEL 2025

**SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES):** MOVILIDAD

**Mtro. Joel Treviño Chavira**  
**Oficial Mayor**

**DIP. ITZEL SOLEDAD CASTILLO ALMANZA.**  
**PRESIDENTA DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN.**  
**P R E S E N T E. -**

La suscrita **Dip. AILE TAMEZ DE LA PAZ** y los diputados integrantes del **Grupo Legislativo del Partido Acción Nacional** de la Septuagésima Séptima Legislatura del H. Congreso del Estado de Nuevo León, de conformidad con los artículos 86, 87 y 88 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León y con fundamento en los artículos 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado de Nuevo León, acudimos a esta soberanía a proponer el siguiente proyecto de decreto por el que se reforma y adicionan diversas disposiciones a la **LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN**, en materia de **vehículos no motorizados y micromovilidad**, al tenor de la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Los conceptos de micromovilidad y de medios no motorizados no son nuevos. En particular, el término micromovilidad fue introducido en Europa en 1975, a partir de la creación de un programa de bicicletas compartidas<sup>1</sup>. Hoy en día, al pensar en micromovilidad, es común que nos vengan a la mente los patines eléctricos, bicicletas eléctricas y otros medios de transporte similares<sup>2</sup>.

Aunque la micromovilidad no es un concepto reciente en nuestro vocabulario ni en nuestra legislación, es evidente que aún falta mucho por hacer para fortalecer la

---

<sup>1</sup> European Comission, The Benefits of Micro-mobility for Cities, diciembre 2021, [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/benefits-micro-mobility-cities-2021-12-10\\_en?prefLang=cs](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/benefits-micro-mobility-cities-2021-12-10_en?prefLang=cs)

<sup>2</sup> *Idem.*

normatividad y lograr que nuestras ciudades sean reconocidas por ser accesibles y amigables con estos medios de transporte. Desde el momento en que salimos a la calle y constatamos la falta de infraestructura adecuada para conducir un vehículo no motorizado o eléctrico, debemos reconocer que todavía estamos lejos de convertirnos en una ciudad que apueste verdaderamente por la micromovilidad como alternativa de desplazamiento.

Los beneficios de la micromovilidad son especialmente relevantes para las ciudades de Nuevo León, y en particular para Monterrey, que será una de las sedes del Mundial 2026. A medida que las ciudades crecen y los costos de mantener un vehículo particular aumentan, sin mencionar las deficiencias del transporte público, la micromovilidad se presenta como una solución viable para reducir la congestión vehicular y los problemas medioambientales.

La micromovilidad representa una forma innovadora y alternativa de transporte, su mayor atractivo radica en que promueve la sostenibilidad, ofrece flexibilidad, tiene un bajo impacto ecológico y resulta costo-efectiva<sup>3</sup>. Además, puede contribuir significativamente a reducir la dependencia del uso del automóvil para recorridos de corta distancia.

Lime, es una empresa que se dedica a prestar servicios de traslado con vehículos eléctricos. Tiene presencia en más de 200 ciudades y 30 países del mundo y con su llegada a México, y particularmente a Monterrey, surgen diversos retos en la aplicación de la normatividad existente. Si bien la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León establece en sus artículos 121 y 124 que las bicicletas eléctricas y de propulsión humana, medios que no cuenten con motor y

---

<sup>3</sup> Rusul L. Abduljabbar, Sohani Liyanage, Hussein Dia, "The role of micro-mobility in shaping sustainable cities: A systematic literature review", *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 92, Marzo 2021.

patines eléctricos utilizados como servicio público de traslado de personas deben contar con un permiso previo emitido tras el dictamen del Comité Técnico del Instituto de Movilidad y Accesibilidad de Nuevo León, resulta evidente que la legislación aún requiere complementarse con medidas adicionales que protejan a los usuarios y, al mismo tiempo, garanticen condiciones equitativas para todos los competidores del sector.

Ciudades como Querétaro, quienes también han recibido a esta empresa, han establecido los lineamientos correspondientes a través de la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro, publicados el pasado 10 de enero de 2025 en el Periódico Oficial *La Sombra de Arteaga*. Contar con un marco normativo claro y actualizado es fundamental para asegurar el uso responsable, seguro y ordenado de este tipo de servicios.

No podemos olvidar que, de acuerdo con el artículo 4 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, la movilidad se reconoce como un derecho humano, y entre sus finalidades se encuentra proteger la integridad física y prevenir lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte. De este mismo modo, otra finalidad es garantizar la accesibilidad, permitiendo que todas las personas, sin distinción, puedan desplazarse en igualdad de condiciones dentro del espacio público y de los medios de transporte.

Al final del día, el Sistema de Movilidad debe de 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 como bien se menciona en el artículo 4 Bis. Las leyes deben incorporar criterios científicos y técnicos de protección y prevención de factores de riesgo, como el establecimiento de requisitos mínimos de seguridad para los operadores.

La iniciativa que hoy se presenta, atiende a dichas finalidades pues busca proteger la integridad de los usuarios de dichos servicios y de todos los que transitamos en la vía pública. Un marco normativo robusto debe contemplar aspectos como los requisitos mínimos que deben de presentar los operadores, quienes prestan el servicio, para obtener un dictamen favorable que les permita obtener su permiso. De esta manera, se promueve una movilidad más eficiente al mismo tiempo que se minimizan los accidentes o incidentes viales.

Por lo antes expuesto, se propone el siguiente proyecto de:

## DECRETO

**ÚNICO. – Se reforman los artículos 121, 124, 124 Bis 10 y 124 Bis 11 y se adiciona la SECCIÓN CUARTA denominada “DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN PARA PRESTADORES DE SERVICIO AL PÚBLICO DE TRASLADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS Y MICROMOVILIDAD” con sus artículos 124 Bis 12, 124 Bis 13, 124 Bis 14, al CAPÍTULO TERCERO MEDIOS NO MOTORIZADOS, MICROMOVILIDAD Y MOVILIDAD ELÉCTRICA DEL TÍTULO QUINTO y los artículos 124 Bis 15 y 124 Bis 16 de la LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, para quedar como sigue:**

Artículo 121. En caso de que los medios señalados en las fracciones II y III del artículo 117 de la presente Ley, sean ofrecidos como servicio al público de traslado de personas, el prestador del servicio requerirá permiso **de operación** del Instituto previo dictamen favorable del Comité Técnico en los términos del Reglamento **y**

de esta Ley, asimismo deberá de contar con las autorizaciones municipales correspondientes.

Artículo 124. En caso de que dichos vehículos sean ofrecidos como servicio al público de traslado de personas, el prestador del servicio requerirá permiso de **operación** del Instituto previo dictamen favorable del Comité Técnico en los términos del Reglamento y de esta Ley, asimismo deberá de contar con las autorizaciones municipales correspondientes.

#### **SECCIÓN CUARTA**

#### **DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN PARA PRESTADORES DE SERVICIO AL PÚBLICO DE TRASLADO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS NO MOTORIZADOS Y MICROMOVILIDAD**

Artículo 124 Bis 10. El permiso de operación al que se refiere el artículo 121 y 124 de la presente Ley contendrá, por lo menos, el número mínimo y el número máximo de vehículos autorizados para la prestación del servicio según las condiciones técnicas que determine el Instituto, con base en la infraestructura, la demanda del servicio y las capacidades operativas del operador.

Adicionalmente, para la otorgación del permiso se deberá cumplir con ciertos requisitos de operatividad, entre ellos los siguientes:

- I. La presentación de un informe técnico que acredite la seguridad y operatividad de los vehículos;
- II. Acreditar que se cuenta con póliza de seguro vigente por el uso de los vehículos;

- IV. La implementación de sistemas de geolocalización para monitorear el uso de los vehículos en tiempo real; y**
- V. El cumplimiento con las leyes y normas aplicables en materia de movilidad y tránsito.**

**Artículo 124 Bis 11. Los vehículos deberán cumplir con los siguientes requisitos técnicos mínimos para el otorgamiento del permiso de operación:**

- I. Luces delanteras y traseras operativas para uso nocturno;**
- II. Frenos en buen estado y un timbre funcional;**
- III. Tecnología de geolocalización para rastreo en tiempo real de su ubicación;**
- IV. Un número de identificación visible y único por cada vehículo; y**
- V. Uso de un gobernador de velocidad, para que no se exceda lo previsto en los reglamentos municipales de tránsito.**

**Artículo 124 Bis 12. Los operadores serán responsables de garantizar que los vehículos se mantengan en óptimas condiciones de funcionamiento, y se retiren inmediatamente de la vía pública si presentan daños o defectos que pongan en peligro la integridad de los usuarios. Los operadores contarán con 24 horas para retirar los vehículos reportados como defectuosos, dañados o mal estacionados.**

**Artículo 124 Bis 13. Los operadores deberán ofrecer su servicio mediante una aplicación móvil, en los sistemas operativos actuales que garantice el registro de los usuarios y de los viajes realizados. Esta aplicación deberá:**

- I. Contener un registro de los usuarios que utilicen el servicio, mismo que deberá estar disponible para el Instituto, en caso de que este lo requiera. El operador deberá asegurar que los datos de los usuarios se encuentren**

resguardados conforme a leyes en materia de protección de datos personales aplicables;

II. Registrar cada viaje realizado, incluyendo información como el trayecto, tiempo, distancia recorrida y velocidad;

III. Permitir a los usuarios conocer sus derechos y obligaciones, incluyendo las tarifas aplicables y la normatividad de movilidad y tránsito aplicable que deben respetar;

IV. Implementar las funcionalidades necesarias para cumplir con las disposiciones legales, como el geoperimetraje de áreas restringidas y el respeto a los límites de velocidad establecidos;

V. Permitir a los usuarios conocer sus derechos y obligaciones respecto a la responsabilidad derivada de incidentes viales; y

V. Debe contar con un servicio de atención a los usuarios disponible las 24 horas y en el horario de servicio.

**Artículo 124 Bis 14.** El dictamen que emita el Comité Técnico del Instituto, contendrá por lo menos lo siguiente:

I. **Horario de Servicio:** Establecimiento del horario mínimo y máximo durante el cual los vehículos estarán disponibles para su uso, conforme a las leyes y normas aplicables en materia de movilidad y tránsito;

II. **Número Mínimo y Número Máximo de Vehículos:** Determinar el número mínimo y máximo de vehículos que cada operador debe mantener en servicio, basado en las condiciones técnicas y operativas determinadas por el Instituto;

III. **Zona Geográfica (Geoperimetraje):** Especificación de las áreas donde los patines eléctricos pueden operar y estacionarse, definidas mediante tecnología de geoperimetraje, para garantizar un uso seguro y eficiente del servicio;

**IV. Cumplimiento y Supervisión:** El operador deberá cumplir estrictamente con el plan de operación establecido por el Instituto. La falta de cumplimiento puede llevar a sanciones, modificaciones en el permiso o incluso a la revocación del mismo en términos de la normatividad aplicable;

**V. Protocolo de Atención a Incidentes y Emergencias:** El operador deberá contar con un protocolo de atención a incidentes y emergencias, que contemple los procedimientos a seguir en caso de accidentes, daños o cualquier otra situación que pueda afectar la seguridad del servicio. Este protocolo deberá incluir las acciones específicas para dar parte a las aseguradoras, autoridades o cualquier otra entidad competente según el tipo de incidente, garantizando una respuesta inmediata y conforme a las normativas vigentes; y

**VI. Velocidad máxima:** Tomando en consideración las medidas mecánicas y tecnológicas necesarias a los patines eléctricos, para garantizar que se rebase dicha velocidad máxima.

## **TÍTULO SEXTO SISTEMA DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD**

### **CAPÍTULO PRIMERO INSTRUMENTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN LA GESTION DE LA DEMANDA Y EL SISTEMA DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD**

**Artículo 124 Bis 15.** La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Las autoridades estatales y municipales deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y en la Ley General de Cambio Climático.

**Artículo 124 Bis 16. Las zonas de gestión de la demanda son polígonos, que se establecen derivados de los estudios técnicos, en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes y/o tamaño mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito a fin de disminuir el uso, y el impacto social y ambiental negativo, que implica su circulación, procurando no afectar en la medida de lo posible la distribución de bienes y mercancías.**

**Las autoridades estatales y municipales, en el marco de sus facultades, podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades y municipios, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente. Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.**

**Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.**

**Los derechos de tránsito y movilidad por el Estado de los Permisarios del Servicio de Autotransporte Federal y Transporte Privado Federal de Carga, implica el libre tránsito por vías de comunicación estatal y municipal, sin requerir concesiones, permisos o autorizaciones complementarias estatales**

o municipales para el tránsito de carga y descarga de mercancías en cualquier punto de destino.

Los permisos federales emitidos por la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, incluyen la cobertura en vías de jurisdicción estatal y municipal, por lo que el Estado y los Municipios no podrán sobre regular, ni gravar el tránsito de personas o cosas que atraviesen su demarcación territorial, en términos de lo establecido por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como tampoco podrán prohibir la entrada o salida a su territorio de ninguna mercancía lícita nacional o extranjera.

#### **TRANSITORIOS**

**PRIMERO.-** El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación.

**SEGUNDO.-** El Instituto de Movilidad y Accesibilidad contará con 60 días naturales para realizar los ajustes correspondientes en su Reglamento.

**TERCERO.-** Los municipios contarán con 90 días hábiles para efectuar los ajustes correspondientes en sus respectivos Reglamentos.

**MONTERREY, NUEVO LEÓN, A FECHA DE SU PRESENTACIÓN.**

**ATENTAMENTE**



**AILE TAMEZ DE LA PAZ**

**DIPUTADA LOCAL**

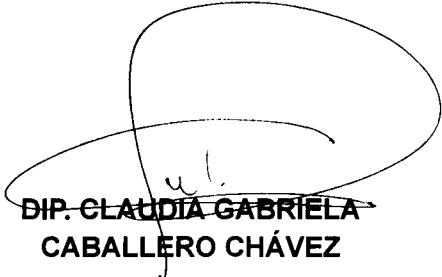
**DIP. CARLOS ALBERTO DE LA  
FUENTE FLORES**

  
**DIP. ITZEL SOLEDAD CASTILLO  
ALMANZA**

  
**DIP. CECILIA SOFÍA ROBLEDO  
SUÁREZ**

**DIP. JOSÉ LUIS SANTOS  
MARTÍNEZ**

**DIP. MAURO GUERRA VILLARREAL**

  
**DIP. CLAUDIA GABRIELA  
CABALLERO CHÁVEZ**

**DIP. MIGUEL ÁNGEL GARCÍA  
LECHUGA**

  
**DIP. IGNACIO CASTELLANOS  
AMAYA**

**DIP. MYRNA ISELA GRIMALDO  
IRACHETA**