

H. Congreso del Estado de Nuevo León



LXXVII Legislatura

PROMOVENTE: DIP. JOSÉ LUIS GARZA GARZA DEL GLMC DE LA LXXVII LEGISLATURA

ASUNTO RELACIONADO: MEDIANTE EL CUAL PRESENTA INICIATIVA DE REFORMA A LOS ARTÍCULOS 8, 122 Y 123 DE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE NUEVO LEÓN, EN RELACIÓN A LA MICROMOVILIDAD.

INICIADO EN SESIÓN: Miércoles 23 de Septiembre de 2026

SE TURNÓ A LA (S) COMISIÓN (ES): COMISIÓN DE MOVILIDAD.

Mtro. Joel Treviño Chavira
Oficial Mayor



**PRESIDENCIA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE NUEVO LEÓN
P R E S E N T E.-**

Los suscritos, Diputados **José Luis Garza Garza** e integrantes del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano perteneciente a la LXXVII Legislatura de este H. Congreso, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 87 y 88 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nuevo León, 102, 103 y 104 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso del Estado, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de Decreto por el que se **reforma la fracción LXVII del artículo 8 y los artículos 122 y 123 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad en nuestras ciudades está cambiando. Hoy es cada vez más común encontrarnos con bicicletas eléctricas, bicicletas asistidas, motopatines eléctricos y otros vehículos que las personas utilizan para realizar sus traslados cotidianos, principalmente en recorridos cortos. Estos medios ya forman parte de nuestras calles y de la manera en que muchas personas se desplazan, por lo que resulta necesario que la legislación los acompañe de manera clara y acorde con las nuevas formas de movilidad.

La Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León ya reconoce a los vehículos de micromovilidad, el artículo 8, fracción LXVII, los define como vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electroasistida, con pesos menores a 200 kilogramos. Esta misma característica se contempla en el artículo 122, en el que además se

señalan las bicicletas eléctricas, bicicletas asistidas, motopatines eléctricos y otros vehículos con características similares.

Consideramos que esta definición puede actualizarse, debido a que el peso de un vehículo no necesariamente permite distinguir las diferentes formas de micromovilidad ni refleja por sí mismo las condiciones en que estos vehículos pueden desplazarse. Por ello, se propone incorporar un parámetro relacionado con la velocidad, manteniendo los demás elementos que ya contempla la Ley.

Para ello, se propone establecer que los vehículos de micromovilidad sean aquellos que no sean susceptibles de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora. Este parámetro permite contar con una referencia relacionada directamente con las condiciones de circulación de estos vehículos y con la manera en que conviven con las demás personas usuarias de la vía.

Además, los veinticinco kilómetros por hora ya constituyen una referencia dentro de la legislación en materia de movilidad. En el ámbito estatal, el artículo 8 de la Ley utiliza este parámetro para distinguir entre vehículos motorizados y no motorizados, al considerar como motorizados aquellos que dependen de un motor que les proporciona una velocidad superior a 25 kilómetros por hora, mientras que contempla dentro de los no motorizados a aquellos asistidos por motor de baja potencia que no sean susceptibles de alcanzar velocidades mayores a dicha velocidad.

El mismo parámetro se encuentra en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, cuyo artículo 3, fracciones LXIV y LXV, establece esta distinción entre vehículos motorizados y no motorizados utilizando como referencia los veinticinco kilómetros por hora. De esta manera, la propuesta retoma un criterio que ya se encuentra

reconocido en el marco jurídico en materia de movilidad para precisar la categoría de micromovilidad en Nuevo León.

La propuesta también mantiene dentro de esta categoría a las bicicletas eléctricas, bicicletas asistidas, motopatines eléctricos y otros vehículos con características similares, de manera que la regulación pueda abarcar las distintas formas de micromovilidad que actualmente existen y aquellas que puedan desarrollarse posteriormente. Asimismo, se establece que estos vehículos deberán cumplir con las características técnicas y de seguridad previstas en esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables.

Por otra parte, consideramos necesario fortalecer el artículo 123, manteniendo la facultad de los Municipios para establecer, mediante sus reglamentos de tránsito, los lineamientos y las zonas en que podrán ser utilizados y depositados los vehículos de micromovilidad. Esta facultad resulta importante porque las condiciones de las vialidades, la infraestructura y los espacios públicos pueden ser distintas en cada Municipio.

Al mismo tiempo, es conveniente que existan condiciones mínimas que sean comunes en todo el Estado. En particular, que se respete a las personas peatonas y la jerarquía de la movilidad, que se respeten las áreas destinadas exclusivamente al tránsito peatonal y que se cumplan las señales de tránsito, los límites de velocidad y las demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y seguridad vial.

Lo anterior cobra especial importancia porque la propia Ley reconoce que las personas peatonas tienen la mayor prioridad dentro de la jerarquía de movilidad, dando además prioridad a las personas con discapacidad y movilidad reducida. De igual manera, la legislación estatal contempla la accesibilidad, la inclusión y el desplazamiento seguro como elementos fundamentales de la movilidad.

Por ello, el uso de estos vehículos debe desarrollarse de manera ordenada y segura, tomando en cuenta a todas las personas que utilizan las vías y los espacios públicos. La incorporación de nuevas alternativas de transporte requiere también reglas claras que permitan una convivencia adecuada entre peatones, ciclistas, usuarios de micromovilidad y las demás personas usuarias de la vía.

La micromovilidad seguirá evolucionando conforme aparezcan nuevas tecnologías y alternativas de transporte. Por ello, consideramos que la Ley debe establecer los elementos esenciales de esta categoría, mientras que los aspectos que requieran mayor detalle puedan desarrollarse en las disposiciones reglamentarias correspondientes.

Con esta propuesta se busca actualizar una regulación que ya existe, darle mayor claridad a la definición de micromovilidad y establecer condiciones básicas para su convivencia con las demás formas de movilidad, manteniendo las facultades que actualmente corresponden a los Municipios y procurando en todo momento el respeto a la accesibilidad y a la jerarquía de movilidad previstas en la legislación.

Por lo anteriormente expuesto, se propone reformar la fracción LXVII del artículo 8 y los artículos 122 y 123 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.

En mérito de lo expuesto, se somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. Se reforma la fracción LXVII del artículo 8 y los artículos 122 y 123 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León, para quedar como sigue:

Artículo 8...

I. a LXVI. ...

LXVII. Micromovilidad: Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electroasistida, **que no sean susceptibles de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora**

LXVIII. a CXXXVI. ...

Artículo 122. Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o **electroasistida, que no sean susceptibles de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora y que cumplan con las características técnicas y de seguridad establecidas en esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones aplicables;** entre los que se encuentran:

I. a III. ...

IV. Otros vehículos con características similares.

Artículo 123. Los Municipios, en sus reglamentos de tránsito deberán establecer los lineamientos y las zonas en que podrán ser utilizados y depositados tales

vehículos para su tránsito, de conformidad con las disposiciones de esta Ley y demás ordenamientos aplicables.

En dichos reglamentos se deberá garantizar, como mínimo:

- I. El respeto a las personas peatonas y a la jerarquía de la movilidad;**
- II. El respeto a las áreas destinadas exclusivamente al tránsito peatonal; y**
- III. El cumplimiento de las señales de tránsito, los límites de velocidad y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y seguridad vial.**

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Las erogaciones en que se incurra por la implementación de lo previsto en el presente Decreto correrán a costa de la disponibilidad presupuestal asignado a las autoridades responsables.

TERCERO. Los sujetos obligados en el cumplimiento del presente Decreto, tendrán un plazo máximo de 90 días naturales, a la entrada en vigor, para la armonización y adecuación de sus respectivos reglamentos.

En la ciudad de Monterrey, Nuevo León, 22 de septiembre de 2026

Dip. José Luis Garza Garza
Integrante del Grupo Legislativo de Movimiento Ciudadano
H. Congreso del Estado de Nuevo León

La presente foja forma parte de la iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción LXVII del artículo 8 y los artículos 122 y 123 de la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León.

