



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA

Dependencia: Poder Legislativo Edo. B.C.
Sección: Diputados
Oficio: JDEI/026/2026.
Asunto: El que se indica.

Mexicali, Baja California, a 24 de febrero de 2026.

DIP. LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE.
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE B.C.
P R E S E N T E.-



RECIBIDO
24 FEB 2026
09:24hs
OFICIALIA DE PARTES

Por medio de la presente, le solicito tenga a bien incluir dentro del orden del día de la próxima sesión programada, el siguiente asunto para ser sometido a conocimiento del Pleno del H. Congreso del Estado, en el apartado relativo a asuntos recibidos vía Oficialía de partes, para su turno a la Comisión que corresponda:

INICIATIVA DE REFORMA POR LA QUE SE ADICIONA UN ÚLTIMO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 14 Y 180, Y SE MODIFICA EL ÚLTIMO PÁRRAFO DEL NUMERAL 215, DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

Objeto: Autorizar a los conductores y vehículos del transporte público en la modalidad de taxi, para que utilicen plataformas digitales para llevar a cabo la prestación de su servicio.

Sin otro particular, le reitero mi consideración más distinguida.

ATENTAMENTE

DIP. J. DIEGO ECHEVARRIA IBARRA
Integrante de la XXV Legislatura Constitucional del
Estado de Baja California.

C.c.p.- Archivo.



DESPACHADO
24 FEB 2026
DIP. JUAN DIEGO ECHEVARRIA IBARRA
COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA



GPPAN

"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

DIP. LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE.
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL H. PODER
LEGISLATIVO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA
P R E S E N T E.-

HONORABLE ASAMBLEA.

El que suscribe Diputado J. **DIEGO ECHEVARRÍA IBARRA**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en esta XXV Legislatura Constitucional del Estado, en uso de las Facultades previstas en los artículos 27 y 28, ambos en su fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, así como por los artículos 110 fracción II, 115 fracción I, 116, 117 y 118 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, comparezco ante esta Soberanía para presentar **INICIATIVA DE REFORMA POR LA QUE SE ADICIONA UN ÚLTIMO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 14 Y 180, Y SE MODIFICA EL ÚLTIMO PÁRRAFO DEL NUMERAL 215, DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

El transporte público, en su acepción más amplia, constituye un servicio cuya titularidad corresponde al Estado, quien lo presta de manera directa o indirecta a través de particulares mediante el régimen de concesiones y permisos.



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA



GPPAN

"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

Esta facultad regulatoria emana de la necesidad de garantizar el orden público, la seguridad de los usuarios y la eficiencia en el desplazamiento de las personas.

La doctrina administrativa contemporánea establece que el servicio público de transporte debe regirse por los principios de continuidad, regularidad, uniformidad, calidad y, fundamentalmente, adaptabilidad.

Este último principio relativo a la adaptabilidad, obliga al Estado a actualizar el marco normativo conforme a los avances tecnológicos y las necesidades sociales. Empero, la regulación no debe ser un fin en sí misma, sino un instrumento para garantizar el derecho humano a la movilidad, reconocido en el artículo 4º de nuestra Carta Magna.

En Baja California, la rectoría económica del Estado sobre el transporte debe armonizarse con la libertad de empresa y el derecho al trabajo de los permisionarios o concesionarios, evitando regulaciones que, bajo la apariencia de orden, generen barreras de entrada o distorsiones de mercado.

Bajo esta premisa, el objeto central de la presente iniciativa es subsanar una laguna interpretativa en la Ley de Movilidad vigente que ha permitido a la autoridad administrativa (IMOS) sancionar a los prestadores del servicio de Taxi Libre por el



"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

uso de aplicaciones digitales. Esta problemática nace de una confusión técnica entre la naturaleza del servicio y el mecanismo de contratación del mismo.

Para la técnica legislativa, es vital distinguir que la modalidad del servicio se configura por elementos reales y formales: el tipo de vehículo, la vigencia del permiso, el padrón de choferes y la tarifa autorizada. Por el contrario, el medio de contacto (sea radiofrecuencia, llamada telefónica, el "hacer la parada" en vía pública o una aplicación digital) es meramente el canal de comunicación entre oferta y demanda.

Impedir que un taxi libre use una aplicación móvil es equivalente a haber prohibido el uso de radios a los taxis de ruta en los años 80 bajo el argumento de que "solo los taxis de sitio podían usarlos".

La autoridad parece desconocer que la modalidad reside en el permiso de explotación, no en el bit de información que traslada la solicitud del usuario.

Por ello, se incurre en un error conceptual al considerar que el uso de una aplicación digital transmuta la naturaleza del servicio. Jurídicamente, una aplicación móvil es el equivalente moderno del despacho por radio o de la parada en sitio.



"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

Ciertamente, si un taxi libre recibe un viaje por radiofrecuencia, sigue siendo taxi libre. Si un taxi libre recibe un viaje por llamada telefónica, sigue siendo taxi libre. Por analogía legal, si un taxi libre recibe un viaje por una plataforma digital, su naturaleza jurídica como "servicio público" permanece inalterada, dado que el vehículo, el chofer y el permiso siguen sujetos a la regulación del Estado.

Sin que pueda considerarse, que al utilizar una plataforma digital como medio de captación de pasaje, el taxi libre "invade" la esfera de las Empresas de Redes de Transporte, o modalidades diversas, ya que estas son un modelo de gestión, no un tipo de vehículo. Además, que el taxi libre cuenta históricamente con una carga prestacional superior (revista mecánica, antecedentes penales del chofer, seguros especiales) al de los vehículos de aplicaciones.

Por tanto, impedir que el sujeto más regulado (el taxista) use la tecnología que usa el sujeto menos regulado (el chofer de app) crea una asimetría regulatoria regresiva. La modalidad se define en todo caso, por el permiso de explotación, y mientras el taxista porte su permiso de "Taxi Libre", la forma en que el cliente lo contacte es accesoria a la legalidad del viaje.

Sobre dicho tenor, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha señalado que, si bien el legislador tiene libertad para configurar las modalidades en el transporte público, estas deben ser coherentes. No es coherente permitir que un taxi libre



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA



GPPAN

“2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz”

recoja a alguien en la calle (mayor riesgo de seguridad) pero prohibir que lo recoja tras una validación digital de identidad en una app (menor riesgo). La prohibición actual es, por tanto, irracional desde la perspectiva de la seguridad pública.

Particularmente, en la Acción de Inconstitucionalidad 13/2017, la SCJN determinó que, si bien el transporte por plataformas y el de taxis son modalidades distintas, el legislador no les puede imponer restricciones que no tengan un fin constitucionalmente válido. Al impedir que un taxi use tecnología, se crea una barrera artificial que no protege la seguridad del usuario ni el orden público, sino que restringe la eficiencia del servicio público.

Máxime, que las autoridades no pueden limitar el ejercicio de una actividad lícita protegida por el artículo 5 de la Constitución General, si la medida resulta "desproporcionada e innecesaria". Prohibir el uso de apps a los taxistas es una medida sobre inclusiva, ya que existen medios menos restrictivos para regular el transporte sin privarlos de herramientas de modernización.

La comentada reforma al artículo 4º Constitucional, implica que el Estado debe garantizar que la movilidad sea "asequible y eficiente". Es indudable que el uso de plataformas digitales es un componente de la infraestructura moderna de las ciudades; por lo tanto, excluir a un sector del transporte público de esta



"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

infraestructura es un acto discriminatorio que atenta contra el principio de igualdad.

En precedentes contra leyes de movilidad de estados como Quintana Roo y Yucatán, la Corte ha invalidado artículos que imponían requisitos excesivos al uso de las plataformas bajo el argumento de que la ley debe adaptarse a la realidad tecnológica y no al revés.

Es por todo lo anterior, que se considera la sanción actual del IMOS como un acto *"ultra vires"* (fuera de su potestad), al no estar definidas en ley las características de cada modalidad.

Bajo esta misma lógica de modernización, aun cuando nos hemos referido puntualmente a la problemática del taxi libre, es preciso señalar que el uso de tecnologías de la información no debe ser una prerrogativa exclusiva de una sola modalidad, sino un derecho transversal para todo el ecosistema del transporte de pasajeros en el Estado.

Resulta jurídica y operativamente insostenible que el Artículo 180 de la Ley en comento, al enunciar las diversas modalidades como el taxi de ruta, de sitio, radio taxi o ejecutivo, pretenda encasillar el uso de aplicaciones digitales como una



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA



GPPAN

"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

modalidad excluyente, al versar solo respecto al medio de captación de los usuarios.

Por el contrario, la digitalización de la oferta y la demanda debe entenderse como una herramienta de optimización aplicable a todas las categorías de taxi previstas en la norma, permitiendo que cada una mejore su eficiencia y seguridad sin que ello implique una mutación de su título habilitante o una invasión de esferas competenciales. La tecnología debe ser el hilo conductor de la movilidad estatal, no una barrera de entrada que fragmente el servicio público.

Asimismo, resulta imperativo reconocer que la modernización del servicio conlleva necesariamente la actualización de sus mecanismos de contraprestación. La presente reforma establece que las tarifas determinadas a través de plataformas tecnológicas poseen una naturaleza de tarifa autorizada convencionalmente. Lo anterior encuentra su fundamento en la autonomía de la voluntad del usuario, quien al aceptar el servicio digital, consiente de manera informada el costo del traslado.

Impedir que el taxista cobre lo que la plataforma estipula —bajo el argumento de la obligatoriedad del taxímetro mecánico o de tarifas analógicas fijas— constituiría un obstáculo insalvable para la competitividad del sector. Por ello, se dota de plena validez jurídica al cobro mediante algoritmos de intermediación, garantizando así



"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

una transparencia tarifaria superior a la de los métodos tradicionales y eliminando cualquier margen de discrecionalidad o cobros indebidos al margen de la tecnología.

Es así de igual manera necesario, eliminar en el numeral 215 de la Ley, la prohibición de esquemas mixtos por cuanto hace a quienes cuentan con autorización para prestar el servicio de taxi, ya que es una reliquia regulatoria que fragmenta la oferta de transporte. Derogar esta restricción permite la convergencia tecnológica, optimiza el tiempo de respuesta al usuario y garantiza que el patrimonio de los permisionarios (sus vehículos) pueda ser explotado de manera eficiente a través de todas las herramientas digitales disponibles en el mercado, eliminando monopolios injustificados sobre el uso de la tecnología.

En conclusión, limitar el método de captación de pasajeros a métodos analógicos o no digitales, es una violación directa a la seguridad jurídica de los permisionarios de las diversas modalidades, que debemos superar legislativamente con un mandato claro que no deje lugar a dudas o interpretaciones contrarias a la lógica y el derecho.

En virtud de lo anteriormente expuesto y fundado, es que se proponen las reformas planteadas, en los términos siguientes:



"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

ÚNICO. SE APRUEBA LA REFORMA POR LA QUE SE ADICIONA UN ÚLTIMO PÁRRAFO A LOS ARTÍCULOS 14 Y 180, Y SE MODIFICA EL ÚLTIMO PARRAFO DEL NUMERAL 215, DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, PARA QUEDAR COMO SIGUE:

ARTÍCULO 14.- [...]

La autoridad estatal deberá observar el principio de adaptabilidad tecnológica, garantizando que los prestadores del servicio público tengan acceso equitativo a las innovaciones digitales que mejoren la seguridad y eficiencia del servicio.

ARTÍCULO 180.- [...]

Para efectos de este artículo, el uso de aplicaciones digitales o móviles, plataformas tecnológicas, sistemas electrónicos o cualquier otro software de intermediación, se considerará un medio de contacto y captación de usuarios transversal a todas las modalidades de taxi. Por tanto, la utilización de estas herramientas por parte de prestadores de las modalidades de taxi de ruta, sitio, libre, radio taxi o ejecutivo, no constituirá una alteración de su modalidad original, ni requerirá de un permiso adicional o diverso, siempre que se respete el objeto de su permiso o concesión. Las tarifas cobradas a través de los mecanismos de intermediación previstos en este párrafo por los taxis se considerarán tarifas autorizadas convencionalmente por el uso del medio tecnológico.

ARTÍCULO 215.- [...]

[...]

[...]



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA



GPPAN

"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

Se permite que los vehículos y conductores que operen en las modalidades de servicio público de transporte (Taxi), utilicen simultáneamente las plataformas de las Empresas de Redes de Transporte para la captación de viajes, siempre que cumplan con los requisitos de identidad y seguridad de la plataforma y mantengan vigente su concesión o permiso estatal, sin que esto se considere una infracción al régimen de exclusividad de modalidades.

TRANSITORIOS.

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

DADO en Sesión del Honorable Congreso del Estado de Baja California, a la fecha de su presentación.

ATENTAMENTE

DIPUTADO J. DIEGO ECHEVARRÍA IBARRA
INTEGRANTE DE LA XXV LEGISLATURA CONSTITUCIONAL
DEL CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.