



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

Mexicali, B.C., 26 de febrero de 2026

Oficio No.EVL/015/2026

582

DIP. LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE
PRESIDENTA DE LA XXV LEGISLATURA CONSTITUCIONAL
DEL CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA
P R E S E N T E.-

Anteponiendo un cordial saludo, adjunto al presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ÚLTIMO PÁRRAFO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO FINAL AL ARTÍCULO 214 DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**, con el propósito de que sea enlistada en el Orden del día de la próxima Sesión Ordinaria del presente año.

Sin otro particular por el momento, aprovecho la oportunidad para reiterarle la más alta y distinguida de mis consideraciones.

ATENTAMENTE

DIP. ELIGIO VALENCIA LÓPEZ

Presidente de la Comisión de Asuntos Fronterizos y Migratorios
XXV Legislatura del Estado de Baja California

PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA

RECIBIDO
18 MAR 2026 10:11
OFICIALIA DE PARTES

PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA

DESPACHADO
18 MAR 2026
DIP. ELIGIO VALENCIA LÓPEZ
COMISION DE ASUNTOS
FRONTERIZOS Y MIGRATORIOS

C.c.p. Archivo



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXIV LEGISLATURA

DIP. LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE.
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA XXV
LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO
DE BAJA CALIFORNIA.
P R E S E N T E .

HONORABLE ASAMBLEA
COMPAÑERAS DIPUTADAS, COMPAÑEROS DIPUTADOS

El suscrito **Dip. ELIGIO VALENCIA LÓPEZ**, en nombre propio, integrante del Grupo Parlamentario MORENA, con fundamento en lo establecido por los artículos 27 fracción I y 28 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, 110 fracción I, 112, 115 fracción I, 116, 117 y 118 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, me permito someter al Pleno de este H. Congreso del Estado, **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ÚLTIMO PÁRRAFO Y SE ADICIONA UN PÁRRAFO FINAL AL ARTÍCULO 214 DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad constituye una función esencial del Estado y un componente estructural del orden público, al estar directamente vinculada con la seguridad vial, la integridad física de las personas y la protección de su patrimonio. La vía pública es un espacio jurídico de uso común cuya regulación corresponde al Estado en ejercicio de sus atribuciones constitucionales para preservar el orden público, la seguridad jurídica y la protección de los derechos fundamentales. Toda actividad que implique el uso sistemático y organizado de la vía pública genera necesariamente un riesgo jurídico que debe ser regulado mediante mecanismos normativos adecuados que permitan prevenir daños y garantizar su reparación efectiva cuando éstos ocurran.



La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce la facultad de las entidades federativas para legislar en materia de tránsito, transporte, movilidad y responsabilidad civil derivada del uso de la vía pública dentro de su territorio. Estas facultades derivan directamente del principio de soberanía estatal y de la obligación constitucional de garantizar el orden público y la seguridad jurídica dentro de su jurisdicción territorial.

En este sentido, corresponde al legislador local establecer un marco jurídico que permita regular las consecuencias jurídicas derivadas del uso organizado de la vía pública, particularmente cuando se trata de actividades que, por su naturaleza, generan riesgos para terceros y forman parte estructural del sistema de movilidad contemporáneo.

En los últimos años, el desarrollo tecnológico ha transformado de manera profunda los modelos tradicionales de prestación de servicios de transporte y traslado de bienes, mediante la aparición de Empresas de Redes de Transporte que operan a través de plataformas digitales que intermedian, organizan y administran la prestación de dichos servicios.

Estas empresas permiten vincular a usuarios con conductores o prestadores del servicio mediante sistemas tecnológicos que facilitan la contratación, organización y ejecución del servicio. No obstante, desde el punto de vista jurídico, estas empresas no constituyen meros intermediarios tecnológicos neutrales, sino entidades que participan de manera estructural en la organización de la actividad, al establecer las condiciones operativas del servicio, facilitar su ejecución y obtener beneficios económicos derivados de dicha actividad.

La organización tecnológica del servicio constituye un elemento esencial de su funcionamiento, ya que sin la intervención de la plataforma digital no existiría el vínculo jurídico y operativo que permite



la prestación del servicio. En consecuencia, las Empresas de Redes de Transporte forman parte integral del sistema organizativo que permite el uso sistemático de la vía pública mediante este modelo de prestación de servicios.

La prestación de servicios mediada por plataformas digitales implica el desplazamiento constante de vehículos en la vía pública, lo que constituye una actividad que genera un riesgo objetivo para terceros. Este riesgo no es meramente hipotético o eventual, sino inherente a la naturaleza misma de la actividad, la cual se desarrolla de manera continua, sistemática y organizada dentro del espacio público.

El derecho civil contemporáneo reconoce el principio conforme al cual quien organiza una actividad que genera riesgos y obtiene beneficios económicos derivados de ella debe asumir responsabilidad por los daños que dicha actividad genere, particularmente cuando el sistema de aseguramiento obligatorio previsto por la ley no cumple su función protectora.

Este principio se fundamenta en la teoría del riesgo creado y del beneficio económico derivado de la actividad, conforme a la cual resulta jurídicamente válido que quienes participan en la organización estructural de una actividad que genera riesgos asuman responsabilidad frente a terceros afectados, particularmente cuando obtienen beneficios económicos directos derivados de dicha actividad.

El artículo 214 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California establece actualmente la obligación de las Empresas de Redes de Transporte de contar con pólizas de seguro que cubran la responsabilidad civil por daños a terceros. Asimismo, establece que, en caso de que dicha póliza no se encuentre vigente o no otorgue cobertura, las empresas serán consideradas obligadas subsidiarias.



La responsabilidad subsidiaria constituye una forma de responsabilidad indirecta, en la cual el obligado subsidiario responde únicamente cuando el obligado principal no puede hacerlo. Este modelo presenta limitaciones estructurales significativas, ya que obliga a la persona afectada a agotar previamente la acción contra el conductor o propietario del vehículo, lo que puede dificultar o retrasar la reparación efectiva del daño.

En la práctica, este modelo puede generar incertidumbre jurídica y afectar el derecho de las personas a obtener una reparación efectiva, particularmente cuando el conductor carece de capacidad económica suficiente o cuando existen obstáculos materiales o procesales que dificultan la ejecución de la responsabilidad.

La responsabilidad solidaria constituye una figura jurídica plenamente reconocida en el derecho civil mexicano que permite garantizar de manera efectiva la reparación del daño, al establecer que quienes participan en la organización estructural de una actividad que genera riesgos y obtienen beneficios económicos derivados de ella deben asumir responsabilidad frente a terceros afectados.

La presente iniciativa no elimina la responsabilidad del conductor ni establece una responsabilidad ilimitada, sino que establece una responsabilidad solidaria delimitada al monto de la póliza de seguro que las Empresas de Redes de Transporte están obligadas a contratar conforme a la legislación vigente.

Este mecanismo permite garantizar la reparación efectiva del daño sin alterar de manera desproporcionada el equilibrio jurídico entre las partes involucradas.



La presente reforma fortalece la protección jurídica de las personas y sus bienes frente a los daños que puedan derivarse de actividades mediadas por plataformas digitales. Asimismo, fortalece la confianza en el sistema de movilidad, promueve la seguridad jurídica y contribuye a garantizar que las actividades mediadas por plataformas digitales se desarrollen dentro de un marco jurídico orientado a la protección del interés público.

Esta reforma beneficia directamente a la sociedad al garantizar mecanismos efectivos de reparación del daño, fortalece la confianza en el sistema jurídico y promueve el cumplimiento efectivo de las obligaciones legales por parte de las Empresas de Redes de Transporte.

La incorporación del concepto de servicio activo permite delimitar con precisión el periodo durante el cual existe responsabilidad, garantizando la seguridad jurídica, evitando interpretaciones ambiguas y fortaleciendo la certeza jurídica.

La presente reforma cumple plenamente con el principio de proporcionalidad constitucional, el cual constituye un parámetro fundamental de control de validez normativa conforme a la jurisprudencia consolidada de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, particularmente en aquellos casos en los que el legislador establece obligaciones o modifica el régimen jurídico aplicable a los particulares en atención al interés público. Este principio exige que toda medida legislativa cumpla con los requisitos de idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto, a fin de garantizar que no se establezcan cargas arbitrarias, excesivas o injustificadas que vulneren derechos fundamentales o alteren indebidamente el equilibrio entre el interés público y los derechos de los particulares.



En cuanto al requisito de idoneidad, la medida propuesta resulta plenamente adecuada para alcanzar el objetivo constitucionalmente legítimo de garantizar la reparación efectiva del daño a las personas cuyos derechos o bienes resulten afectados por actividades mediadas por Empresas de Redes de Transporte. La sustitución del régimen de responsabilidad subsidiaria por un régimen de responsabilidad solidaria delimitada fortalece el mecanismo jurídico de protección ya previsto en la legislación vigente, al permitir que las personas afectadas puedan exigir la reparación del daño de manera directa y efectiva, particularmente en aquellos casos en los que el mecanismo de aseguramiento obligatorio no cumpla su función protectora debido a la inexistencia, insuficiencia o falta de cobertura de la póliza correspondiente. En este sentido, la reforma constituye un medio adecuado y funcional para corregir una deficiencia estructural del sistema vigente y garantizar la eficacia del derecho a la reparación del daño.

Respecto al requisito de necesidad, la medida propuesta constituye el medio menos restrictivo disponible para garantizar la efectividad del sistema de responsabilidad civil en este ámbito. La iniciativa no elimina ni sustituye el régimen de aseguramiento obligatorio previsto en la legislación vigente, ni introduce obligaciones completamente nuevas o ajenas al sistema jurídico existente, sino que fortalece un mecanismo ya previsto por la ley mediante el establecimiento de una consecuencia jurídica más eficaz en el supuesto específico en que el sistema de aseguramiento no resulte suficiente. No existe una medida alternativa que permita alcanzar el mismo nivel de protección a las personas afectadas con menor impacto jurídico sobre las Empresas de Redes de Transporte, ya que el régimen de responsabilidad subsidiaria ha demostrado ser insuficiente en determinados supuestos para garantizar la reparación efectiva del daño. En consecuencia, la medida resulta necesaria para asegurar la eficacia del sistema jurídico y la protección efectiva de los derechos de las personas.



En cuanto al requisito de proporcionalidad en sentido estricto, la presente iniciativa establece expresamente que la responsabilidad solidaria de las Empresas de Redes de Transporte se encuentra delimitada al monto de la póliza de seguro que están obligadas a contratar conforme a la legislación vigente, lo que garantiza que la medida no imponga cargas ilimitadas, indeterminadas o desproporcionadas. Esta delimitación constituye un elemento fundamental de razonabilidad legislativa, ya que vincula la responsabilidad de las empresas con una obligación previamente establecida en el orden jurídico, evitando la imposición de cargas arbitrarias o excesivas. Asimismo, la responsabilidad solidaria únicamente opera en el supuesto específico en el que la póliza no se encuentre vigente, resulte insuficiente o no otorgue cobertura, lo que confirma el carácter excepcional, delimitado y razonablemente proporcionado de la medida.

En consecuencia, la presente reforma cumple plenamente con el principio de proporcionalidad constitucional, al constituir una medida idónea, necesaria y razonablemente delimitada para proteger el interés público, garantizar la reparación efectiva del daño y fortalecer el sistema jurídico en materia de responsabilidad civil derivada de actividades mediadas por plataformas digitales.

La presente iniciativa se encuentra plenamente dentro del ámbito competencial del Estado de Baja California, al regular exclusivamente aspectos relacionados con la movilidad, el uso de la vía pública y la responsabilidad civil derivada de actividades que se desarrollan dentro del territorio estatal. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce la facultad de las entidades federativas para legislar en materia de responsabilidad civil, tránsito, transporte y seguridad vial, como parte de sus atribuciones para regular el orden público dentro de su territorio y proteger la integridad física y patrimonial de las personas.



La reforma propuesta no regula el funcionamiento tecnológico de las plataformas digitales, ni interviene en materia de telecomunicaciones, servicios digitales o comercio electrónico como tales, materias que corresponden al ámbito federal en términos del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Por el contrario, se limita exclusivamente a regular las consecuencias jurídicas derivadas de la prestación material de servicios que implican el uso de la vía pública dentro del territorio estatal, lo que constituye una materia claramente diferenciada y plenamente comprendida dentro de la esfera competencial local.

Asimismo, la presente iniciativa no regula ni determina la existencia de relaciones laborales entre las Empresas de Redes de Transporte y las personas prestadoras del servicio, ni modifica el régimen jurídico aplicable en materia laboral, por lo que no invade la esfera competencial de la Federación en términos del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. La reforma se limita exclusivamente a establecer un régimen de responsabilidad civil frente a terceros afectados, materia que históricamente ha sido regulada por las legislaturas locales como parte de su facultad para proteger el orden público, garantizar la seguridad jurídica y regular las consecuencias jurídicas derivadas del uso de la vía pública.

En consecuencia, la presente iniciativa es plenamente compatible con el sistema constitucional de distribución de competencias, no invade facultades reservadas al ámbito federal y constituye un ejercicio legítimo de la potestad legislativa del Estado de Baja California para proteger el interés público, garantizar la seguridad jurídica y fortalecer el marco jurídico aplicable a las actividades de movilidad mediadas por plataformas digitales.



Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta Honorable Asamblea la presente iniciativa, que tiene como finalidad fortalecer el marco jurídico estatal en materia de movilidad y responsabilidad civil, garantizando la protección efectiva de las personas y sus bienes frente a los daños que puedan derivarse de actividades mediadas por Empresas de Redes de Transporte.

Asimismo, busca dotar de mayor certeza jurídica a los usuarios de la vía pública, establecer condiciones normativas claras y proporcionales para los sujetos que participan en la organización de dichos servicios, y asegurar que la evolución tecnológica en la prestación de servicios de movilidad se desarrolle dentro de un marco legal que priorice la seguridad vial, la reparación efectiva del daño y la protección del interés público. En este sentido, la reforma propuesta contribuye al fortalecimiento del orden jurídico estatal y a la consolidación de un sistema de movilidad más seguro, equitativo y jurídicamente responsable.

En ese sentido, se propone la **reforma del último párrafo y adición de un párrafo final al artículo 214 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California**, estableciendo para mayor claridad la siguiente tabla comparativa:

**Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de
Baja California**

VIGENTE	PROPUESTA
ARTÍCULO 214.- Son aquellas personas físicas o morales cuyo servicio se limita exclusivamente a intermediar vía electrónica la oferta, contratación y pago de servicios de transporte público o privado, vinculando a través de dicha aplicación a usuarios con prestadores del servicio en	ARTÍCULO 214.- Son aquellas personas físicas o morales cuyo servicio se limita exclusivamente a intermediar vía electrónica la oferta, contratación y pago de servicios de transporte público o privado, vinculando a través de dicha aplicación a usuarios con prestadores del servicio en



cualquiera de sus modalidades autorizadas y registradas ante el Instituto. También podrán ser consideradas como Empresas de Redes de Transporte aquellas sociedades mercantiles nacionales o extranjeras que, por virtud de acuerdos comerciales vigentes, promuevan el uso de tecnologías o aplicaciones tecnológicas, propias o de terceros que permitan a usuarios en el Estado acceder al servicio de transporte bajo demanda mediante aplicaciones móviles. Las Empresas de Redes de Transporte tendrán prohibido ofrecer o contratar sus servicios a través de medios diversos a los previstos por esta Ley y su Reglamento. En cualquier caso, las y los conductores y/o las Empresas de Redes de Transporte deberán contar con una póliza de seguro vigente, misma que deberá contener por lo menos Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero, con una compañía de seguros autorizada para operar en México, respecto de todos los viajes que se realizan a través de la plataforma que promuevan o administren. En caso de que dicha póliza no se encuentre vigente o no otorgue cobertura, las Empresas de Redes de Transporte serán consideradas	cualquiera de sus modalidades autorizadas y registradas ante el Instituto. También podrán ser consideradas como Empresas de Redes de Transporte aquellas sociedades mercantiles nacionales o extranjeras que, por virtud de acuerdos comerciales vigentes, promuevan el uso de tecnologías o aplicaciones tecnológicas, propias o de terceros que permitan a usuarios en el Estado acceder al servicio de transporte bajo demanda mediante aplicaciones móviles. Las Empresas de Redes de Transporte tendrán prohibido ofrecer o contratar sus servicios a través de medios diversos a los previstos por esta Ley y su Reglamento. En cualquier caso, las y los conductores y/o las Empresas de Redes de Transporte deberán contar con una póliza de seguro vigente, misma que deberá contener por lo menos Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero, con una compañía de seguros autorizada para operar en México, respecto de todos los viajes que se realizan a través de la plataforma que promuevan o administren. En caso de que dicha póliza no se encuentre vigente, resulte insuficiente o no otorgue cobertura al daño ocasionado, las Empresas de Redes
---	---



obligados subsidiarios de los propietarios y conductores de los vehículos afectos al servicio de transporte, hasta por el monto de la póliza de seguro que debieron haber contratado según lo establecido por esta ley y reglamento

de Transporte serán consideradas **obligadas solidarias frente a terceros por los daños personales y materiales que se ocasionen durante la prestación del servicio activo mediado por la plataforma digital que administren**, hasta por el monto de la póliza de seguro que debieron haber contratado conforme a lo establecido por esta Ley y su Reglamento, **sin perjuicio de la responsabilidad directa que corresponda a los propietarios y conductores de los vehículos afectos al servicio de transporte.**

Para efectos del presente artículo, se entenderá por servicio activo el periodo comprendido desde el momento en que la persona conductora o prestadora del servicio acepte una solicitud mediante la aplicación móvil o plataforma digital, hasta su conclusión, cancelación o finalización dentro del sistema tecnológico correspondiente.

Por lo anteriormente expuesto y fundado me permito someter a consideración de esta H. Asamblea del Congreso del Estado Libre y Soberano de Baja California la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ÚLTIMO PÁRRAFO Y SE ADICIONA DE UN PÁRRAFO FINAL AL ARTÍCULO 214 DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**, al tenor de los siguientes:



RESOLUTIVOS

ÚNICO. Se reforma el último párrafo y se adiciona un párrafo final al Artículo 214 a la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 214.-

.....

.....

En caso de que dicha póliza no se encuentre vigente, resulte insuficiente o no otorgue cobertura al daño ocasionado, las Empresas de Redes de Transporte serán consideradas obligadas solidarias frente a terceros por los daños personales y materiales que se ocasionen durante la prestación del servicio activo mediado por la plataforma digital que administren, hasta por el monto de la póliza de seguro que debieron haber contratado conforme a lo establecido por esta Ley y su Reglamento, sin perjuicio de la responsabilidad directa que corresponda a los propietarios y conductores de los vehículos afectos al servicio de transporte.

Para efectos del presente artículo, se entenderá por servicio activo el periodo comprendido desde el momento en que la persona conductora o prestadora del servicio acepte una solicitud mediante la aplicación móvil o plataforma digital, hasta su conclusión, cancelación o finalización dentro del sistema tecnológico correspondiente.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. El Ejecutivo del Estado deberá realizar las adecuaciones reglamentarias correspondientes.



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXIV LEGISLATURA

Dado en el salón de sesiones del Poder Legislativo del Estado de Baja California "Lic. Benito Juárez García" a la fecha de su presentación.

ATENTAMENTE

DIP. ELIGIO VALENCIA LÓPEZ
INTEGRANTE DE LA XXV LEGISLATURA DEL
CONGRESO DEL ESTADO BAJA CALIFORNIA.