



751

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCION LXXXV.BIS DEL ARTICULO 2, 16, 17, FRACCION XVIII DEL ARTICULO 32, FRACCION VI DEL ARTICULO 38 Y DEROGACION DEL ARTICULO 257, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.

**DIPUTADA LILIANA MICHEL SANCHEZ ALLENDE
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.
PRESENTE. –**



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA

14 ABR 2026

RECIBIDO
OFICIALIA DE PARTES

HONORABLE ASAMBLEA:

El que suscribe **DANNY FIDEL MOGOLLÓN PÉREZ**, en mi carácter de Diputado de esta XXV Legislatura del Poder Legislativo, acudo ante esta Soberanía, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 22 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, 110 fracción I, 112, y demás relativos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, para someter a la consideración del Pleno de esta Honorable Asamblea, INICIATIVA DE REFORMA misma que sustento en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El mercado de motocicletas y scooters eléctricos está experimentando un fuerte crecimiento respaldado por políticas gubernamentales significativas e inversión en infraestructura a nivel Mundial.

Las motocicletas y scooters eléctricos se presentan como una alternativa accesible y sostenible, en un entorno de urbanización y congestión de tráfico aumentados.

Por lo que, el sector de Scooters eléctricos está evolucionando rápidamente a medida que más fabricantes tradicionales se desplazan agresivamente hacia los scooters eléctricos, debido a la presión de las regulaciones de emisiones y los mercados urbanos cambiantes, de ahí que, los scooters eléctricos se presentan como el futuro del transporte urbano

En los últimos años, los scooters eléctricos han ganado popularidad en diversas ciudades de México como una alternativa de movilidad práctica, impulsado por la creciente urbanización, el aumento de los precios del combustible, el aumento de la conciencia ambiental, las iniciativas gubernamentales de apoyo para la movilidad eléctrica y la expansión de los servicios de micromovilidad en las principales ciudades mexicanas.

Uno de los factores clave detrás de esta expansión es la necesidad de soluciones de movilidad más eficientes en ciudades congestionadas. La facilidad de adquisición, el bajo mantenimiento y la posibilidad de evitar el tráfico han convertido a los scooters eléctricos en una opción atractiva para personas que buscan una alternativa de transporte sin depender del automóvil.

Además, su adopción no se limita solo a hombres jóvenes. Se ha registrado un aumento en el uso de scooters eléctricos entre mujeres y trabajadores que buscan optimizar sus traslados diarios sin recurrir al transporte público o al automóvil propio.

Aun así, el crecimiento de esta tendencia no ha estado exento de problemas. A medida que más personas utilizan scooters en las calles, se han hecho evidentes desafíos en términos de seguridad, normativas y convivencia con otros medios de transporte.

Baja California, y en particular ciudades como Tijuana y Mexicali, enfrentan desafíos crecientes debido al aumento del parque vehicular, lo que genera congestión, contaminación y riesgos a la seguridad vial.

Ante este escenario, han surgido nuevas formas de micro movilidad, destacando los patines eléctricos o *Scooter*, los cuales representan una alternativa de transporte rápida, económica y ecológicamente sostenible para trayectos cortos.

Sin embargo, el auge de estos dispositivos ha superado la capacidad de respuesta de nuestro marco jurídico local.

De acuerdo con el "Censo Ciclista Tijuana" realizado en 2024, los scooters eléctricos representaron el **19% de los viajes** registrados en la ciudad, posicionándose como una opción atractiva para traslados cortos

y rápidos. Es decir, que el uso de scooters en Tijuana supera la media nacional, comparado con ciudades como Querétaro y Pachuca, donde la cifra no supera el 7%.

Actualmente, la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California no define ni regula específicamente la circulación de estos vehículos, dejándolos en un vacío legal que genera incertidumbre, riesgos de accidentes y conflictos de convivencia con peatones y automovilistas.

La falta de normas claras ha provocado que los usuarios de Scooter circulen indiscriminadamente por banquetas, poniendo en riesgo a los peatones, o en avenidas de alta velocidad poniendo en riesgo al usuario, elevando la tasa de accidentes, pues existen Scooter con capacidades de velocidad diversa, es decir, algunos que no superan los 25 km por hora y algunos que superan dicha velocidad.

De ahí que, se estima necesario clasificar aquellos bienes muebles de movilidad, que utilice tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora o conocidos como scooter eléctrico, como vehículo no motorizado, toda vez que, dicha velocidad se equipara a una bicicleta convencional en términos de seguridad, energía cinética y riesgo en ciclovías; por lo que, superar este límite, implica que la energía del impacto en caso de accidente aumenta exponencialmente, lo que lo vuelve peligroso para el usuario y para los peatones.

Bajo esta tesis, se busca que los vehículos no motorizados, dentro del cual entrarían los denominados scooter, compartan espacio con bicicletas, no con automóviles, manteniendo velocidades similares.

Y si un scooter supera los 25 km/h, las autoridades pueden clasificarlo como motocicleta, obligando a tener seguro, placas y licencia de conducir.

Para efectos de una mejor claridad en la pretensión, se adjunta cuadro comparativo, misma que se encuentra de la siguiente forma:

Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California.	
VIGENTE	PROPUESTA
<p>ARTÍCULO 2.- Para efectos de la presente Ley se entenderá por:</p> <p>I a la LXXXV.- ...</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>LXXXVI al LXXXVII.- ...</p>	<p>ARTÍCULO 2.- Para efectos de la presente Ley se entenderá por:</p> <p>I a la LXXXV.- ...</p> <p>LXXXV.BIS. - Vehículo No Motorizado: todo bien mueble que utilice tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora;</p> <p>LXXXVI al LXXXVII.- ...</p>

<p>ARTÍCULO 16.- Los operadores, conductores, motociclistas, ciclistas, peatones y usuarios del sistema de transporte estarán obligados a vigilar y cumplir los lineamientos de establecen esta Ley y su Reglamento, así como las disposiciones establecidas en planes, programas y normatividad aplicable.</p>	<p>ARTÍCULO 16.- Los operadores, conductores, motociclistas, ciclistas, peatones, usuarios del sistema de transporte, así como toda persona que utilice vehículos no motorizados, estarán obligados a vigilar y cumplir los lineamientos de establecen esta Ley y su Reglamento, así como las disposiciones establecidas en planes, programas y normatividad aplicable.</p>
<p>ARTÍCULO 17.- El transporte público tiene preferencia de tránsito sobre el transporte particular, estando el particular obligado a respetar los carriles de circulación exclusivos, paradas oficiales de ascenso y descenso de pasajeros, dar preferencia de paso a personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y niños, y proteger el espacio de circulación vial compartido con ciclistas. El transporte público en todas sus modalidades garantizará la intermodalidad con el transporte privado y en bicicletas.</p>	<p>ARTÍCULO 17.- El transporte público tiene preferencia de tránsito sobre el transporte particular, estando el particular obligado a respetar los carriles de circulación exclusivos, paradas oficiales de ascenso y descenso de pasajeros, dar preferencia de paso a personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y niños, y proteger el espacio de circulación vial compartido con ciclistas. El transporte público en todas sus modalidades garantizará la intermodalidad con el transporte privado, en bicicletas y cualquier otro tipo de vehículos no motorizados.</p>
<p>ARTÍCULO 32.- En el ámbito de su competencia en materia de vialidad, movilidad y transporte las atribuciones de los Municipios del</p>	<p>ARTÍCULO 32.- ...</p>

Estado se delimitarán conforme a las siguientes bases:

I. Observar y garantizar desde el ámbito de su competencia el Plan Sectorial de Movilidad y Transporte que el Instituto emita como el instrumento rector en la formulación y aplicación de programas de movilidad, transporte, desarrollo urbano y seguridad, en lo que incidan su ámbito territorial;

II. Coadyuvar con el Instituto, con el fin de verificar la factibilidad de los proyectos de infraestructura y equipamiento vial y servicios conexos a la movilidad, en lo relativo a su territorio, localización y aprovechamiento de áreas, conforme a la normatividad aplicable de carácter técnico y de ordenamiento territorial;

III. Vigilar en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de esta Ley, su Reglamento, así como las demás disposiciones en la materia;

IV. Celebrar convenios con el Instituto a efecto de coordinarse y cooperar para hacer eficiente y sustentable la movilidad, los servicios de transporte, y el tránsito;

I. a la VIII- ...

XVIII. Fomentar el uso de **vehículos no motorizados** y garantizar la seguridad vial de las personas que utilizan medios no motorizados; así como garantizar espacios delimitados para la guarda de bicicletas y **vehículos no motorizados.**

...

V. Ordenar, regular y administrar los servicios y obras de vialidad y tránsito en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta Ley en sus reglamentos respectivos;

VI. Dictar medidas para mejorar la infraestructura vial y los sistemas de control de tránsito de jurisdicción municipal en términos de esta Ley;

VII. Ejecutar las acciones relativas a la ingeniería de tránsito y al señalamiento de las vialidades en los centros de población de su jurisdicción;

VIII. Implementar las directrices, políticas, y normas de observancia general que emita el Instituto respecto a las características específicas y la ubicación que deberán tener los dispositivos y señales para la regulación del tránsito, conforme a las normas generales de carácter técnico;

XVIII. Fomentar el uso de la bicicleta y garantizar la seguridad vial de las personas que utilizan medios no motorizados; así como garantizar espacios delimitados para la guarda de bicicletas y similares.

<p>Los Municipios en el ámbito de su competencia podrán restringir la circulación de vehículos automotores, para garantizar la seguridad vial de las personas.</p>	
<p>ARTÍCULO 38.- El Plan Sectorial de Movilidad y Transporte tendrá como objetivos primordiales los siguientes:</p> <p>I. Disponer de un marco normativo actualizado, que considere los nuevos conceptos de movilidad sustentable, sostenible e incluyente;</p> <p>II. Impulsar el desarrollo del transporte para garantizar y satisfacer las necesidades de los ciudadanos, con el fin de elevar la calidad de vida;</p> <p>III. Mejorar la infraestructura vial en el Estado, partiendo de un diagnóstico de las necesidades, así como un estudio de las vialidades;</p> <p>IV. Disponer de un sistema de transporte que cubra las necesidades de los usuarios;</p> <p>V. Implementación de tecnologías de la información en la gestión pública de la movilidad, gestión institucional, y transporte público;</p>	<p>ARTÍCULO 38.- El Plan Sectorial de Movilidad y Transporte tendrá como objetivos primordiales los siguientes:</p> <p>I al V.- ...</p> <p>VI. Promover políticas que fomenten la movilidad institucional, entendida como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistema de auto compartido, fomento del uso de vehículos no motorizados, y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines; y</p> <p>VII.- ...</p>



<p>VI. Promover políticas que fomenten la movilidad institucional, entendida como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistema de auto compartido, fomento del uso de la bicicleta, y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines; y</p> <p>VII. Las demás que se señalen en el Reglamento de la presente Ley.</p>	
<p>Artículo 257.- Los vehículos no motorizados para la movilidad son las bicicletas, patinetas o “Scooter” eléctricos, “segways”, otros dispositivos de tracción eléctrica análogos o de tracción humana que se utilicen como medio para transportar a personas de un sitio determinado de origen a otro determinado o determinable por el usuario o el beneficiario del servicio de transporte.</p>	<p>Artículo 257.- DEROGADO</p>
	<p>TRANSITORIOS</p> <p>PRIMERO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico</p>

	Oficial del Estado de Baja California.
--	--

Es por todo lo anteriormente expuesto, que considero sumamente importante, presentar la presente iniciativa en los términos siguientes:

DECRETO

ÚNICO. – Se adiciona la fracción LXXXV.BIS del artículo 2, 16, 17, fracción XVIII del artículo 32, fracción VI del artículo 38 y derogación del artículo 257, todos de la ley de movilidad sustentable y Transporte del Estado de Baja California, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 2.- Para efectos de la presente Ley se entenderá por:

I a la LXXXV.- ...

LXXXV.BIS. - Vehículo No Motorizado: todo bien mueble que utilice tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora;

LXXXVI al LXXXVII.- ...

ARTÍCULO 16.- Los operadores, conductores, motociclistas, ciclistas, peatones, usuarios del sistema de transporte, así como toda persona que utilice **vehículos no motorizados**, estarán obligados a vigilar y cumplir los lineamientos de establecen esta Ley y su Reglamento, así como las disposiciones establecidas en planes, programas y normatividad aplicable.

ARTÍCULO 17.- El transporte público tiene preferencia de tránsito sobre el transporte particular, estando el particular obligado a respetar los carriles de circulación exclusivos, paradas oficiales de ascenso y descenso de pasajeros, dar preferencia de paso a personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y niños, y proteger el espacio de circulación vial compartido con ciclistas. El transporte público en todas sus modalidades garantizará la intermodalidad con el transporte privado, en bicicletas **y cualquier otro tipo de vehículos no motorizados.**

ARTÍCULO 32.- ...

I. a la VIII- ...

XVIII. Fomentar el uso de **vehículos no motorizados** y garantizar la seguridad vial de las personas que utilizan medios no motorizados; así como garantizar espacios delimitados para la guarda de bicicletas y **vehículos no motorizados**.

...

ARTÍCULO 38.- El Plan Sectorial de Movilidad y Transporte tendrá como objetivos primordiales los siguientes:

I al V.- ...

VI. Promover políticas que fomenten la movilidad institucional, entendida como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistema de auto compartido, fomento del uso de **vehículos no motorizados**, y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines; y

VII.- ...

Artículo 257.- DEROGADO

TRANSITORIOS

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

Dado en el Salón de Sesiones "Lic. Benito Juárez García" del Honorable Congreso del Estado, en la Ciudad de Mexicali, Baja California a la fecha de su presentación.

ATENTAMENTE

DIPUTADO DANNY FIDEL MOGOLLÓN PÉREZ
INTEGRANTE DE LA XXV LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL
ESTADO DE BAJA CALIFORNIA