

MESA DIRECTIVA

**Dip. Giulianna Bugarini Torres**

*Presidencia*

**Dip. Abraham Espinoza Villa**

*Vicepresidencia*

**Dip. Diana Mariel Espinoza Mercado**

*Primera Secretaría*

**Dip. Alfonso Janitzio Chávez Andrade**

*Segunda Secretaría*

**Dip. Alejandro Iván Arévalo Vera**

*Tercera Secretaría*

JUNTA DE COORDINACIÓN POLÍTICA

**Dip. Ma. Fabiola Alanís Sámano**

*Presidencia*

**Dip. Sandra María Arreola Ruiz**

*Integrante*

**Dip. J. Reyes Galindo Pedraza**

*Integrante*

**Dip. Teresita de Jesús Herrera Maldonado**

*Integrante*

**Dip. Marco Polo Aguirre Chávez**

*Integrante*

**Dip. Adriana Campos Huirache**

*Integrante*

**Dip. Grecia Jennifer Aguilar Mercado**

*Integrante*

**Dip. Brissa Ireri Arroyo Martínez**

*Integrante*

**Dip. Juan Antonio Magaña de la Mora**

*Integrante*

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

**Mtro. Fernando Chagolla Cortés**

*Secretario de Servicios Parlamentarios*

**Lic. Homero Merino García**

*Director General de Servicios de*

*Apoyo Parlamentario*

*Coordinador de Biblioteca, Archivo*

*y Asuntos Editoriales*

**Lic. María Guadalupe González Pérez**

*Jefe del Departamento de Asuntos Editoriales*

La GACETA PARLAMENTARIA es una publicación elaborada por el DEPARTAMENTO DE ASUNTOS EDITORIALES. *Corrector de Estilo: Juan Manuel Ferreyra Cerriteño. Formación, Reporte y Captura de Sesiones: Gerardo García López, Juan Arturo Martínez Ávila, María del Socorro Barrera Franco, Mónica Ivonne Sánchez Domínguez, Moisés Cruz Fonseca, Nadia Montero García Rojas, Paola Orozco Rubalcava, Perla Villaseñor Cuevas, Victor Iván Reyes Mota, Itzel Arias Martínez, Alejandro Solorzano Álvarez.*

## HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MICHOACÁN DE OCAMPO

### SEPTUAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA

#### Primer Año de Ejercicio

#### Segundo Periodo Ordinario de Sesiones

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ÚLTIMO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 100, UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 105; Y SE REFORMA LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 152; TODOS, DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO, PRESENTADA POR LAS DIPUTADAS ERÉNDIRA ISAURO HERNÁNDEZ, ANABET FRANCO CARRIZALES Y EL DIPUTADO MARCO POLO AGUIRRE CHÁVEZ, INTEGRANTES DE LA SEPTUAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA.

Dip. Juan Antonio Magaña de la Mora,  
Presidente de la Mesa Directiva del  
Honorable Congreso del Estado de  
Michoacán de Ocampo.  
Presente:

Las diputadas Eréndira Isauro Hernández, Anabet Franco Carrizales y el diputado Marco Polo Aguirre Chávez, integrantes de esta Septuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 36 fracción II y 44 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo; así como los artículos 8° fracción II, 234 y 235 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, presentamos a esta Soberanía la *Iniciativa que adiciona un último párrafo al artículo 100, un segundo párrafo al artículo 105, y que reforma la fracción VIII del artículo 152, todos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo*, en base a la siguiente

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las nuevas tendencias en la movilidad, están relacionadas con un mayor uso y disponibilidad de vehículos eléctricos a la ciudadanía, los cuales han pasado de ser una novedad o un juguete costoso, a la opción económica y frecuente de muchas personas.

Los vehículos eléctricos sobre todo sus versiones más económicas, como las bicicletas o vehículos eléctricos del Waldos, los monopatines o Scooters eléctricos y las motocicletas eléctricas han pasado de vehículos con un máximo de 25 KHM y un costo elevado a vehículos con velocidades máximas de hasta 60-70 KHM, y con precios de menos de 6000 pesos en vehículos nuevos, o desde los \$2500 pesos en equipos usados, lo que ha provocado que cada vez un mayor número de personas los utilicen.

Los vehículos eléctricos al ser ya más accesibles y asequibles, son cada vez más frecuentes en nuestras calles, pero los mismos se encuentra escasamente regulados en nuestra legislación estatal, y menos aun en los reglamentos correspondientes a la movilidad y la seguridad vial.

Según datos de la secretaria de Economía Federal, La venta de motocicletas eléctricas aumentó drásticamente de 60,000 unidades en 2021 a 700,000 unidades en 2024 y el número de motocicletas eléctricas en circulación pasó de 6.8 millones en 2022 a 7.8 millones en 2023, además en 2024, se

importaron 560,661 motocicletas eléctricas, lo que supone un incremento del 141%. Más del 90% de estas motocicletas provienen de China, muchas de las cuales son modelos austeros que no incluyen direccionales o retrovisores, pues por nuestra normatividad que aun considera a muchos de esos vehículos como vehículos recreativos y que no necesitan ni placas, ni licencia, ni todos los requisitos que pedimos a los demás vehículos.

Pero un vehículo que ya circula a más de 25 kilómetros por hora, ya puede ser considerado un vehículo que puede causar graves daños en caso de accidente a sus conductores, los peatones y a otros vehículos: A mayor velocidad, la energía cinética involucrada en una colisión es mucho mayor, lo que se traduce en impactos más fuertes y, por ende, lesiones más severas, por otro lado las bicicletas y motocicletas eléctricas, especialmente a altas velocidades, pueden volverse más inestables y difíciles de controlar, lo que aumenta la probabilidad de caídas o colisiones, más aún porque estas no se escuchan cuando se aproximan, aumentando con ello el riesgo de atropellamientos o colisiones con otros vehículos.

Esta situación particular se agrava, por la falta de un claro reglamento que estipule las calles y vías por las cuales pueden circular estos vehículos, llevando a que sus usuarios circulen en ciclovías confinadas, banquetas, andadores, plazas públicas o calles peatonales.

La falta de la obligación de registro vehicular para que circulen estos vehículos, también conlleva a que no se tenga una base de datos para la atención de siniestros de tránsito donde se involucren dichos vehículos, que si se roban sea muy difícil localizarlos, y que si se usan para actividades ilícitas sea casi imposible identificarlos.

¿Pedimos tener permiso o licencia para conducir en el estado a quienes manejan autos, camiones, motocicletas y vehículos motorizados?; ¿Pero permitimos que un alto número de menores y gente sin demostrar los conocimientos mínimos para conducir un vehículo eléctrico a velocidades mayores a los 25 KMH circule en nuestras calles y avenidas, sin siquiera saber si ese conductor, es mayor de edad? Ello es una clara antinomia a lo que la misma ley federal y nuestra ley estatal establecen, y que debemos entonces corregir puntualmente.

Esto ya se viene estableciendo no solo en nuestra entidad, sino en muchas entidades de nuestro país, dado que las lagunas legales provocan una amplia esfera de impunidad, ciudad de México ya prepara una serie de reformas para reglamentar dichos vehículos pues según las cifras de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC CDMX), en el año 2020 se registraron: 10 hechos de tránsito con scooters eléctricos que dejaron 12 personas lesionadas, pero para 2024, la cifra se elevó a, 113 accidentes que arrojaron un total de 119 lesionados un aumento de más de 1000% en tan solo 4 años, dado la rápida asequibilidad de la población a estos vehículos, pero además el común denominador de estos accidentes es que circulan en áreas que no deberían de circular, que no usan casco a pesar de sus altas velocidades, y a la impericia de sus conductores, los cuales al no serles requerida no cuentan en muchos casos con la licencia de manejo o con la edad mínima para poder conducir. ¿Cómo alguien de nosotros podrá esquivar aun scooter o a una bicicleta eléctricos, que dado que no está regulado, circula en carriles centrales del periférico de aquí de morelia por dar solo un ejemplo?

Compañeras y compañeros diputados y diputadas, En un análisis del Instituto Mexicano del Transporte, Michoacán de Ocampo se ubicaba en el sexto lugar a nivel nacional en porcentaje de venta de vehículos híbridos y eléctricos en 2020, con un 3.11% del total. Aunque esta cifra incluye automóviles y no es exclusiva de motocicletas, indica una cierta apertura y adopción de la electromovilidad en el estado, si según datos de la Secretaría de Economía Federal al menos un 5% tan solo de las motocicletas que ya circulan en el país, son eléctricas, ello quiere decir que en nuestra entidad, ya hay al menos 17 mil motocicletas eléctricas, cuyos números obviamente van en aumento y que tenemos la obligación por el derecho constitucional a la movilidad y la seguridad vial de reglamentar y controlar, para garantizar dicho derecho a toda nuestra sociedad Michoacana en su conjunto.

Es por lo anteriormente expuesto y fundado, por lo que permito presentar ante el pleno de esta soberanía, la siguiente Iniciativa con Proyecto de

#### DECRETO

**Único. Se adiciona un último párrafo al artículo 100, un segundo párrafo al artículo 105, y se reforma la fracción octava del artículo 152, todos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo para quedar como sigue:**

#### Artículo 100...

I... a VIII...

...

Los vehículos de propulsión eléctrica que alcancen velocidades mayores de 25 kilómetros por hora, independientemente de su peso o características deberán ser registrados y se les otorgará la placa y tarjeta de circulación correspondientes.

#### Artículo 105...

Para poder circular los propietarios, legítimos poseedores o conductores de vehículos eléctricos que tengan una velocidad máxima superior a los 25 KMH independientemente de su peso o características, deberán de estar registrados, contar con placa y tarjeta de circulación, además de que en el caso de vehículos descubiertos o semi descubiertos sus conductores y ocupantes, deberán de usar casco, ser mayores de 16 años y contar con permiso o licencia para conducir vigentes ya sea de motociclista o de automovilista, limitando su tránsito a calles y avenidas secundarias con un límite de velocidad no mayor a 60 KMH, tampoco podrán circular en banquetas, ciclovías confinadas o carriles confinados de transporte público y demás áreas que establezcan el reglamento correspondiente, y tener espejos retrovisores y direccionales según sea el tipo de vehículo.

*Artículo 152.* La SFA expedirá los tipos de placas siguientes:

I... a VII...

VIII. Para vehículos eléctricos cuya velocidad máxima supere los 25 KMH independientemente de su peso o características, así como para motocicletas, motonetas o vehículos similares; y

IX...

#### TRANSITORIOS

*Primero.* El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo.

*Segundo.* El ejecutivo del Estado y los municipios, contarán con 90 días hábiles para realizar las reformas reglamentarias a sus ordenamientos correspondientes conforme a lo mandatado por el presente decreto a partir de su publicación.

*Tercero.* La Secretaría de Finanzas y Administración, establecerá en la Ley de ingresos correspondiente al año fiscal próximo inmediato a la aprobación del presente decreto las tarifas; así como los procedimientos administrativos correspondientes, para el cumplimiento del mismo.

PALACIO DEL PODER LEGISLATIVO de Morelia,  
Michoacán, a 12 de junio del año 2025.

Atentamente

Dip. Eréndira Isauro Hernández  
Dip. Anabet Franco Carrizales  
Dip. Marco Polo Aguirre Chávez









[www.congresomich.gob.mx](http://www.congresomich.gob.mx)