

DIPUTADA GIULIANNA BUGARINI TORRES
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO
DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO
PRESENTE

Hugo Ernesto Rangel Vargas, Diputado de la Septuagésima Sexta Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo e integrante del **Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo**; con fundamento en lo dispuesto por los artículos 36 fracciones II y V 44, fracción I, y 164 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo; 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 Iniciativa con Proyecto de Decreto, mediante la cual se reforma la fracción VII del artículo 3; las fracciones XVI y LXXIV del artículo 6, fracción II del artículo 11, artículo 119 y artículo 120 se adiciona una fracción IX. BIS del artículo 5; fracción LXXIV BIS artículo 6, un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 100, un artículo 101 BIS todos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Michoacán de Ocampo; lo que hago al tenor de la **siguiente:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

La movilidad es un factor inherente al desarrollo, el bienestar y a la vida productiva, ya sea en un entorno individual o colectivo. El derecho a la movilidad, valora a la sociedad en su conjunto y reconoce la necesidad de proveer elementos e infraestructura que permita vivir con seguridad, tranquilidad, transitando en entornos libres de violencia y discriminación, es decir, donde se respete y se garantice hasta el nivel máximo posible la dignidad humana; sin embargo, esta no puede existir sin

la infraestructura y los elementos necesarios, y entonces, es ahí donde la seguridad vial juega un factor imprescindible en el desarrollo de la movilidad y de las personas.

En cuanto a la seguridad vial, ésta debe entenderse como el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos sucesos.

En este tenor, dentro del ámbito internacional, en materia de movilidad, existen diversos tratados internacionales vinculantes y no vinculantes de los cuales el Estado Mexicano es parte, así como convenciones y documentos de carácter jurídico que han reiterado en múltiples ocasiones la importancia de garantizar la movilidad de las personas como un derecho humano, entre los que se encuentran la Convención Americana sobre Derechos Humanos, el Pacto de San José, dentro de su artículo 22, el cual, en su párrafo primero establece que ***“toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.”***¹

En concordancia con lo anterior, la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, misma que en su artículo tercero determina que será compromiso ***“de los Estados parte adoptar las medidas necesarias ya sean de carácter legislativo, social, educativo, laboral o de cualquier índole, para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y fomentar su inclusión en la sociedad”***², por lo cual es indispensable que los gobiernos implementen acciones para crear sistemas de transporte e infraestructura con accesibilidad para todos y todas las personas permitiéndoles así la oportunidad de desplazarse sin importar su condición.

¹ Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José). Disponible en red: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/17229a.pdf>

² Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Disponible en red: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/Derechos%20Humanos/D8.pdf>

Sin embargo, debe hacerse hincapié en el hecho de que la movilidad debe ser observada como un derecho, no solo humano sino también universal, por lo que ésta tendría que ser contemplada bajo una perspectiva interseccional, transversal e integral, razón por la cual, los elementos que conforman el derecho a la movilidad a nivel internacional, tales como el reconocimiento explícito de este derecho en condiciones de disponibilidad, accesibilidad, calidad y aceptabilidad, se encuentran previstos en la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad, artículo XIII.1; la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, artículo 7.8; la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, artículos 4o, 9o. y 20; las Observaciones generales del Comité DESC8, número 5 y 6; Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPcD) de 2007; la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, artículo 14; la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, artículo 4o y el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, artículos 2.1 y 10, así como en el Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe (Acuerdo de Escazú) de 2018.

Como se ha observado, existe una amplia legislación internacional en materia de movilidad, empero, existe un documento que también es de suma importancia para el tema en estudio que es la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) mediante la Resolución A/RES/70/1, de fecha 25 de septiembre de 2015. Esta Agenda 2030 es una hoja de ruta que establece diversos elementos que deberán observarse e implementarse conjuntamente en el desarrollo de cualquier plan de acción a favor de las personas, el desarrollo, el planeta, la igualdad y la prosperidad durante los próximos 15 años, sin comprometer los recursos para las futuras generaciones.

En ese sentido, la ONU a través de la Agenda 2030, definió 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 169 metas conexas y específicas, entre los cuales se hallan la salud y bienestar; educación de calidad; igualdad de género; energía no contaminante; trabajo decente; reducción de desigualdades; ciudades y comunidades sostenibles; acción por el clima; paz; justicia e instituciones sólidas, así como otros 9 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que son parte del derecho y acceso a la movilidad segura.

Ahora bien, en lo que respecta a la seguridad vial, es una realidad que ésta representa uno de los retos de mayor importancia a nivel global, por lo cual la Agenda 2030 determina diversas disposiciones con la intención de fomentar una mejor seguridad vial, entre las cuales se observa el ODS número 3, mismo que consiste en garantizar una vida sana y promover el bienestar de todas las personas a todas las edades; y el ODS número 11 que está enfocado en lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.³ A su vez, dentro de este ODS se pueden observar las siguientes metas relacionadas con el tema que atañe a las iniciativas presentadas:

- *Meta 11.2: pretende que para el año 2030, se logre proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público.*
- *Meta 3.6: busca que para el año 2020, reducir la mitad de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. Esta meta se correlaciona con la resolución*

74/299 "Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo" adoptada por la Asamblea General de la ONU, el 31 de agosto de 2022, con la cual se proclama el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con la finalidad de reducir esta tasa de muertes y lesiones en un 50% para el año 2030.

³ Comisión Económica para América Latina y el Caribe, *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Disponible en red: [Objetivos de Desarrollo Sostenible \(ODS\)](#) | [Comisión Económica para América Latina y el Caribe \(cepal.org\)](#)

De los anteriores instrumentos jurídicos internacionales citados, podemos ver la importancia que radica en el tema principal de esta Iniciativa, toda vez que, tanto la movilidad como la seguridad vial, hoy en día, constituyen una problemática evidente y de suma importancia en gran parte del territorio estatal, en virtud de que constantemente se encuentran relacionados con múltiples situaciones de la vida misma, principalmente con el crecimiento ciudad capital del Estado, así como de las zonas conurbadas a esta, lo cual ha derivado en congestionamientos viales, accidentes de tránsito, daño ambiental, transporte público insuficiente y demás cuestiones que no solo complican sino también afectan el óptimo desplazamiento de las personas dentro de Michoacán.

La modernidad, la densidad demográfica y el crecimiento acelerado de las ciudades, plantean al ciudadano el uso de transportes de menor costo y mantenimiento, por lo que la electromovilidad y micromovilidad, representan opciones de movilidad para ellos y plantean grandes retos a los gobiernos para su regulación y uso con responsabilidad y seguridad.

Es por lo anterior que, la planificación urbana para la electromovilidad y micromovilidad debe centrarse en crear un sistema de transporte sostenible que sea accesible para todos, así mismo se reduzca las emisiones y mejore la calidad de vida en las ciudades.

En este sentido, es importante que en el Estado de Michoacán de Ocampo, se tenga una planificación urbana que incorpore los Vehículos Motorizados Eléctricos Personales VEMEPE que Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electro asistida, con pesos menores a los doscientos kilogramos; entre los que se encuentran las Bicicletas eléctricas, Bicicletas asistidas;

Motopatines eléctricos; Scooters y otros con características similares, pero haciendo énfasis que deben de cumplir diversas normas legales para el uso y manejo de los mismos para que este direccionada a la movilidad urbana sustentable.

En síntesis, la propuesta de Iniciativa que hoy presento, se da vida jurídica a los vehículos de electromovilidad y micromovilidad, estableciendo la obligación de que las y los ciudadanos que los conduzcan cuenten con su licencia de conducir y que estén registrados y hayan obtenido su Tarjeta de circulación, lo que considero necesario, toda vez que dichos medios de transporte son ya una realidad y se requiere su regulación, para seguridad de los usuarios y de las y los ciudadanos.

DECRETO

Artículo Único. Se reforma la fracción VII del artículo 3; las fracciones XVI y LXXIV del artículo 6, fracción II del artículo 11, artículo 119 y artículo 120 se adiciona una fracción IX. BIS del artículo 5; fracción LXXIV BIS artículo 6, un segundo párrafo a la fracción VIII del artículo 100, un artículo 101 BIS todos de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Michoacán de Ocampo; para quedar como sigue:

Artículo 3. La presente Ley tiene por objeto:

VII. Establecer las normas para regular la movilidad y seguridad vial en el Estado de Michoacán de Ocampo, así como, el orden y las medidas de seguridad, gestión de la circulación vehicular motorizada, no motorizada, **de electromovilidad y micromovilidad**, en las vías estatales de comunicación

Artículo 5. En materia de Movilidad y Seguridad Vial, la Administración Pública estatal y municipal y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

IX. Bis Micromovilidad: Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o eléctrico asistida, con pesos menores a los 200 kilogramos;

ARTICULO 6. ...

I.AXVI. ...

XVI.. Conductor: Persona autorizada mediante permiso o licencia para la conducción y operación de un vehículo **motorizado, de electromovilidad y micromovilidad.**

LXXIV.. Vehículo no motorizado: Al vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuadriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines y los que son utilizados por personas con discapacidad;

LXXIV BIS. Micromovilidad

Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o electro asistida, con pesos menores a los doscientos kilogramos; entre los que se encuentran:

- I. Bicicletas eléctricas;
- II. Bicicletas asistidas;
- III. Motopatines eléctricos;
- IV. Scooters, y;
- V. V. otros con características similares.

Artículo 11. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

I..

II. **Personas Ciclistas, transporte no motorizado y medios de micromovilidad**

III...

IV..

Artículo 100. La SSP, la SEDUM, la SFA, la SSA y el Instituto, en el ámbito de sus competencias, deberán integrar y actualizar el Registro Estatal Vehicular, que contendrá por lo menos:

I.A VIII. ...

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere veinticinco kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos, salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío

Serán considerados como tales los vehículos ligeros de transporte individual de propulsión a base de energía eléctrica o eléctrico asistida velocidad que supere veinticinco kilómetros por hora y con pesos menores a los 200 kilogramos; aplica el registro de vehículos.

Artículo 101 BIS. Los conductores de vehículos ligeros que transiten en el territorio del Estado, acreditarán estar inscritos en el Registro Estatal Vehicular mediante los documentos y/o constancias siguientes:

I. La tarjeta de circulación vigente;

DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR

Artículo 119. Es competencia de las autoridades estatales, previo el pago de los derechos correspondientes, el otorgamiento de las licencias y permisos, **para conducir vehículos motorizados, de electromovilidad y micromovilidad** en las diferentes modalidades, expidiendo los documentos oficiales, conforme a las disposiciones de esta Ley y su Reglamento.

Artículo 120. Es obligación de toda persona que opere y/o conduzca en territorio estatal algún **vehículo motorizado, de electromovilidad y micromovilidad** en cualquiera de sus modalidades, contar y portar consigo la licencia o permiso de conducir vigente ya sea de forma física o digital, misma que deber corresponder al tipo de vehículo y ser expedida por las autoridades de tránsito y seguridad vial del Estado o su equivalente en las demás Entidades Federativas o en el extranjero cumpliendo con los requisitos y documentación establecida en esta Ley y su Reglamento, así como otras disposiciones aplicables de acuerdo con las categorías y modalidades.

Artículo 132. Las licencias de conducir, se clasifican en:

I. A V. ...

VI. VEMEPE. - Que autoriza a su Titular conducir Vehículos Motorizados Eléctricos Personales

TRANSITORIOS

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

Segundo. Notifíquese el Presente Decreto al Titular del Ejecutivo del Estado para los efectos legales correspondientes.

Palacio Legislativo, Morelia Michoacán de Ocampo, a 17 de junio de 2025.

ATENTAMENTE

DIPUTADO HUGO ERNESTO RANGEL VARGAS.

