



NUMERO
DE FOLIO

292

INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y
ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE
LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE
QUINTANA ROO

HONORABLE XVIII LEGISLATURA DEL ESTADO
LIBRE Y SOBERANO DE QUINTANA ROO.



El suscrito **Diputado Filiberto Martínez Méndez**, Presidente de la Comisión de Defensa de los Límites de Quintana Roo y Asuntos Fronterizos de la Honorable XVIII Legislatura del Estado de Quintana Roo, con fundamento en la fracción II del artículo 68 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo, los artículos 140 y 141 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo y el artículo 36 del Reglamento para el Gobierno Interior del Poder Legislativo del Estado de Quintana Roo, me permito someter a la consideración de este Honorable Pleno Legislativo, la siguiente **INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE QUINTANA ROO**. Lo anterior al tenor de la siguiente:

Exposición de motivos

Como han establecido diversos juristas del mundo en la teoría general del Estado, un fin esencial de este último, es proteger la vida, la integridad física, los bienes y las posesiones de los ciudadanos, entre otros, garantizando su seguridad y bienestar a través de su derecho positivo, para lo cual se crean diversos ordenamientos o se adecuan los ya existentes a la realidad del momento que se vive, pues ninguna ley o reglamento debe de permanecer estático, ya que la sociedad cambia cada día, surgiendo nuevas conductas y volviéndose obsoletas las que ya se encuentran legisladas, máxime que con el

avance de la tecnología se inventan nuevos medios de transporte, de comunicación o que facilitan el trabajo y resulta imperante regularlos a efecto de tener una sociedad ordenada y con respeto a los derechos humanos, considerando para ello un factor determinante, buscando no solamente las sanciones cuando se haya infringido un ordenamiento jurídico, sino que también se busca la prevención, a través de la vigilancia del cumplimiento de las leyes, así como la implementación de políticas públicas para prevenir accidentes que culminen en daños a la propiedad, lesiones o muerte, buscando con ello, asegurar un entorno seguro para la ciudadanía.

En México, el artículo 4º de nuestra Carta Fundamental contempla un párrafo que establece: "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad." Misma disposición que se encuentra de igual manera en el párrafo segundo del artículo 19 de la Constitución particular del Estado.

La Ley de Movilidad en Quintana Roo reconoce el derecho humano a la movilidad de las personas y colectividades que habitan en el Estado de Quintana Roo. La interpretación del derecho y de sus garantías se realiza conforme a lo establecido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo momento la protección más amplia.

El derecho a la movilidad implica la garantía del efectivo desplazamiento de individuos y bienes mediante las diferentes modalidades de transporte, un sistema de movilidad sujeto a la jerarquía y principios en la materia, y que el objeto de la movilidad son las personas.

El artículo 3 de la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo, establece entre sus objetivos, el garantizar la promoción, el respeto, la protección y la garantía del derecho humano a la movilidad; establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y libre tránsito del transporte de bienes; garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

El tránsito y vialidad Estatal y Municipal, se regirán por las disposiciones generales de la Ley de Movilidad del Estado y a lo establecido por los reglamentos de tránsito correspondientes. Los Ayuntamientos, en el ejercicio de sus atribuciones de planeación, regulación y supervisión, se sujetarán a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones normativas que de ella deriven, así como a lo dispuesto en el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, sin embargo, esta ley contempla algunos postulados que son directriz para normar estos ámbitos del tránsito y la seguridad vial de nuestra entidad.

Tener una movilidad segura en nuestra época juega un papel fundamental en las ciudades con grandes afluencias, por lo que implementar nuevas disposiciones en nuestro andamiaje jurídico, debe ser siempre con miras a la reducción de accidentes de tránsito, lesiones y muertes, protegiendo a todas y todos quienes utilizan las vías, y que lo son conductores de vehículos motorizados o de tracción humana, peatones y demás. Por lo que el objetivo fundamental de la presente acción legislativa es la de minimizar los riesgos asociados al tránsito, tales como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, la falta de elementos y equipos de protección, así como otras conductas imprudentes.

Con la implementación de nuevas acciones en materia de seguridad vial se pretende disminuir el número de accidentes de tránsito, así como minimizar los daños ocasionados por estos, que son una de las diez principales causas de muerte a nivel mundial, y de acuerdo con las estadísticas, afectan en especial a las personas menores de 30 años. Al reducir los factores de riesgo, se protege la vida de todos los usuarios de las vías, sin importar si son conductores, peatones, ciclistas o motociclistas. Un entorno vial seguro permite que las personas lleguen a su centro laboral y realicen sus actividades con tranquilidad, lo que a su vez contribuye a la cohesión social y al desarrollo económico. Por su parte, la reducción de los accidentes y sus consecuencias, contribuye a no afectar el estilo de vida de las personas y su entorno. Los accidentes de tránsito tienen un alto costo económico, tanto para las partes involucradas, así como para la sociedad. Por lo que llevar a cabo acciones en materia de seguridad vial ayuda a reducir dichos costos.

La falta de implementación de acciones en materia de seguridad vial es un problema para la sociedad, lo que se agrava cuando quienes conducen, lo hacen a altas velocidades y que van más allá de las permitidas por los diferentes ordenamientos legales en nuestro país, y sobre todo con los vehículos de última generación que logran desarrollar altas velocidades en cuestión de segundos, otro factor a tomar en cuenta en la implementación de las acciones, es la interacción de quienes conducen con peatones y otros vehículos motores, tales como los eléctricos que en su conjunto generan aún mayores riesgos para quienes hacen uso de las vialidades.

Con las nuevas incursiones de vehículos de transporte eléctrico en las vialidades urbanas como los son entre otros los: monopatines, Scooter, bicicletas, motobicis y triciclos, dichos medios de transporte traen aparejado la vulnerabilidad a la que están expuestos tanto quienes los conducen, así como

los peatones, siendo estos últimos los más vulnerables en caso de una colisión de tránsito. El crecimiento exponencial de dichos vehículos en las vialidades urbanas es cada vez mayor, sobre todo porque los medios de transporte tradicionales de propulsión humana son utilizados para actividades recreativas y para desplazamientos cortos, mientras que los nuevos medios eléctricos, son aptos para trayectos más largos y uso diario, sin embargo, estos últimos son más robustos y permiten alcanzar mayores velocidades, por lo que lo peligroso de su uso obedece al hecho de que en muchas ocasiones quienes los conducen lo hacen en las ciclovías o las zonas exclusivas para peatones, es decir en un espacio en el que transitan vehículos que no tienen un motor eléctrico y que se mueve partiendo de la energía que el operador imprime con su esfuerzo, experimentando velocidades menores a las de un vehículo motorizado de forma eléctrica e inclusive en zonas como banquetas en las que normalmente va el peatón, convirtiéndose en un riesgo al esquivar a los mismos ~~vehículos que~~ siendo eléctricos desarrollan velocidades superiores a los 25 kilómetros por hora.

Ante los riesgos mencionados anteriormente es importante legislar a fin de incluir todos los factores que de alguna forma hacen compleja la movilidad segura que requiere la ciudadanía. Es fundamental conocer y respetar las normas de tránsito, así como las señales viales. Al conducir, se debe evitar el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, y las distracciones. Es por ello por lo que se insiste en que la educación vial, tanto para niños como para adultos, es fundamental para fomentar una cultura de seguridad vial y más importante resulta concientizar a la población sobre la importancia de la seguridad vial y la necesidad de adoptar comportamientos responsables.

El artículo 5 de la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo dispone en su fracción XLII, la definición de la Micromovilidad, y la conceptualiza como la

modalidad de transporte que usa vehículos ligeros personales de transporte tanto en sus versiones mecánicas, eléctricas o de propulsión humana, amigables con el medio ambiente, y con velocidades máximas de 50 kilómetros por hora. En el mismo numeral, en la fracción LXXII, refiere que los vehículos de micromovilidad, son aquellos que se consideran vehículos ligeros personales tanto en sus versiones mecánicas como eléctricas o de propulsión humana, como son bicicletas, motonetas eléctricas, autos eléctricos de pequeña escala. Por su parte la fracción LXXIII, define a los vehículos motorizados, como aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de una máquina de combustión interna o eléctrica.

Con base en lo anterior, es importante establecer una adecuada regulación a las medidas de seguridad con que deben contar estos vehículos, y hacerlo reiterativo y estricto en el propio ordenamiento, con la finalidad de que la incorporación de estos vehículos a nuestra vida diaria, sea con las medidas de seguridad idóneas y así se evite algún conflicto con el funcionamiento de la seguridad vial en todos los municipios de nuestra entidad.

Algo que se considera importante ante la inclusión en nuestra vida diaria de los vehículos eléctrico-asistidos de uso individual, es que resulta importante poder incluirlos en las definiciones que se contienen en el artículo 5, mismo que actualmente dispone que los vehículos no motorizados, son aquellos vehículos que utilizan tracción humana o animal para su desplazamiento, sin embargo a la par de estos, considerando la velocidad que desarrollan, es importante reformar la definición dada a estos vehículos, considerando e incluyendo la característica de propulsión eléctrica, de la misma forma se debe tomar en cuenta lo establecido por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, pues de esta forma se estaría armonizando la definición en la Ley de Movilidad de

nuestro Estado, para quedar de la siguiente manera: vehículos no motorizados, como aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento y que alcancen velocidades que no superen los 25 km/hr.

De esta forma, es imperante asignarles una denominación distinta a estos microvehículos que utilizan propulsión eléctrica y que desarrollan velocidades que superan los 25 kilómetros por hora, para lo cual se propone Vehículos de Movilidad Personal (VEMOPE), de acuerdo con la definición que le da la empresa SPM¹, mismos que deberán portar placas y tarjeta de circulación, luces delanteras y traseras, equipo de seguridad y protección, así como contar con por lo menos el seguro básico de responsabilidad civil por daños a terceros, asimismo es muy importante que sus usuarios respeten el número de ocupantes que señale estrictamente la propia tarjeta de circulación, lo anterior con la intención de tener un mejor uso de estos dispositivos de transporte en las vías y para que la autoridad tome un control positivo en beneficio de la seguridad vial de todos.

Los vehículos eléctricos a que se ha hecho referencia a lo largo del presente documento, para el caso de aquellos que de acuerdo con sus características y desarrollo de velocidad, no rebase los 25 k/h, estos deberán circular en los espacios destinados para las bicicletas, mejor conocidas como ciclovías, asimismo para aquellos vehículos eléctricos cuya capacidad de velocidad supere los 25 k/h, obligatoriamente deberán circular en el lado derecho de los carriles de circulación y en este último supuesto, en todo momento se debe respetar el sentido de la circulación vehicular, para lo cual, ambos tipos de transporte de ninguna forma podrán circular ocupar los espacios destinados para peatones (banquetas).

La propuesta de reformas y adiciones que se plantea, representa igualmente una gran responsabilidad y tarea para las diversas áreas administrativas que se encargarán de vigilar el cumplimiento de lo que se propone regular, pues esto implica la implementación de nuevas tareas a quienes se encargan de cuidar el orden y tránsito vial, pues en ellos recaerá la responsabilidad de poder orientar a quienes decidan utilizar esta nueva modalidad de transporte, invitarlos a que hagan conciencia respecto a la observancia de las reglas de tránsito, para lo cual quienes conduzcan deberán contar con una licencia que los acredite que cuentan con los conocimientos necesarios y con la pericia para hacerlo, para que con ello se contribuya a una sana convivencia con los demás usuarios de los espacios públicos.

Asimismo, de conformidad con lo que establece el artículo 205 de la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo, los Ayuntamientos del Estado deberán adecuar su reglamentación en materia de tránsito y seguridad vial, con la finalidad de poder cumplimentar los alcances de esta propuesta legislativa.

Con base en lo antes expuesto, fundado y motivado, me permito presentar a la consideración de este Alto Pleno deliberativo, la siguiente **INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL ESTADO DE QUINTANA ROO.**

ÚNICO. Se reforman: las fracciones XLI, LXXII y LXXIV del artículo 5, párrafos cuarto y quinto del artículo 172, artículo 179, párrafo primero del artículo 180, el inciso a) de la fracción V y el inciso a) de la fracción VI del artículo 197 y artículo 224; se adicionan: la fracción LXXII BIS al artículo 5 y los incisos b), c), d), e), f) y g) a la fracción VI del artículo 197, todos de la Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo, para quedar como sigue:

Artículo 5.- ...

I. a la XL. ...

XLI. Licencia de conducir: Documento que otorga el Instituto a una persona física y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado en todas sus modalidades, **vehículos de movilidad personal (VEMOPE), así como vehículos no motorizados, exceptuando a los de tracción humana**, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y en los ordenamientos jurídicos y administrativos, y previa comprobación de pago de la tarifa o contribución correspondiente;

XLII. a la LXXI. ...

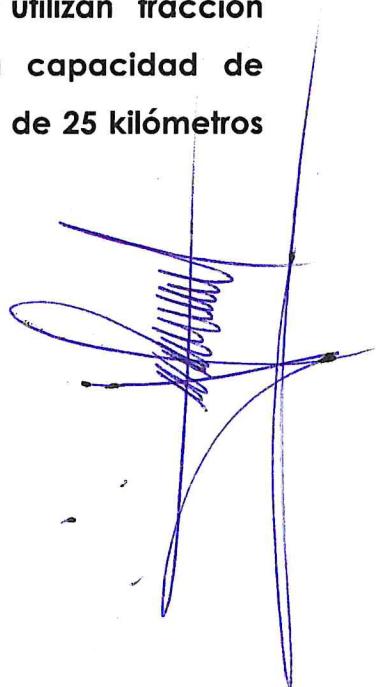
LXXII. Vehículos de micromovilidad: Se consideran los vehículos ligeros personales tanto en sus versiones mecánicas como eléctricas o de propulsión humana, como son bicicletas, motonetas eléctricas, autos eléctricos de pequeña escala, **así como los Vehículos de Movilidad Personal (VEMOPE)** y los demás que señale el Instituto en su reglamento;

LXXII BIS. Vehículos de Movilidad Personal (VEMOPE): Son dispositivos de transporte individual diseñados para desplazamientos cortos en áreas urbanas y que están impulsados exclusivamente por motores eléctricos cuya capacidad de desarrollo logra alcanzar una velocidad que excede los 25 kilómetros por hora. Dotados con manubrio, acelerador independiente, con o sin asiento o sillín, pudiendo tener dos o más ruedas, para lo cual está prohibido que lleven carga;

LXXIII. ...

LXXIV.- Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica cuya capacidad de desarrollo para su desplazamiento, no exceda una velocidad de 25 kilómetros por hora;

LXXV. a LXXVIII. ...



CAPÍTULO NOVENO

De las Licencias y Permisos para Conducir

Artículo 172. ...

Todo conductor de **vehículos motorizados** en cualquiera de sus modalidades, **vehículos no motorizados, así como los vehículos de movilidad personal (VEMOPE) exceptuando a los de tracción humana**, deberán contar y portar licencia o permiso para conducir físico y/o digital, junto con la documentación establecida por esta Ley y otras disposiciones aplicables de acuerdo con las modalidades del servicio público o privado de transporte o de uso particular, así como del tipo de servicio que se presta en el Estado.

El Instituto podrá otorgar permisos para conducir vehículos motorizados de uso particular, **vehículos no motorizados, así como los vehículos de movilidad personal (VEMOPE) exceptuando a los de tracción humana**, a personas físicas menores de dieciocho y mayores de quince años de edad, conforme a lo establecido en los ordenamientos jurídicos y administrativos aplicables.

Artículo 179. Los conductores y propietarios de vehículos motorizados, **vehículos no motorizados, así como los vehículos de movilidad personal (VEMOPE)**, están obligados a responder por los daños y perjuicios causados a terceros en su persona y/o bienes, por la conducción de éstos.

Artículo 180. Los vehículos motorizados de uso particular y del Servicio Privado de Transporte, **así como los vehículos no motorizados y los vehículos de movilidad personal (VEMOPE) exceptuando a los de tracción humana**, que circulen en el Estado de Quintana Roo, deberán contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que cubra por lo menos, los daños que puedan causarse a terceros en su persona y/o sus bienes por la conducción del vehículo, por una suma asegurada de al menos:

a) Para **vehículos motorizados de uso particular y del Servicio Privado de Transporte, de veintinueve mil veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente.**

b) Para **vehículos no motorizados y los vehículos de movilidad personal (VEMOPE) exceptuando a los de tracción humana, de dos mil seiscientas cincuenta veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente.**

...

Artículo 197.- Se consideran infracciones medias, según el tipo de vehículo u operador, las siguientes:

I. a IV. ...

V. Usuarios de vehículos particulares:

a) Que los vehículos motorizados de uso particular, **así como los vehículos no motorizados y los vehículos de movilidad personal (VEMOPE)** exceptuando a los **de tracción humana**, no cuente con un seguro de responsabilidad civil vigente en los términos establecidos en esta Ley y su Reglamento, y

b). ...

VI. Usuarios de todo tipo de vehículos:

a) Operar un vehículo motorizado en cualquiera de sus modalidades, **así como los vehículos no motorizados y los vehículos de movilidad personal (VEMOPE)** exceptuando a los **de tracción humana**, sin portar la correspondiente licencia o permiso para conducir o cuando portándola ésta se encuentre cancelada o vencida.

b) Operar un vehículo no motorizado, así como **vehículos de movilidad personal (VEMOPE)** sin portar chaleco, exceptuando a los **de tracción humana** el uso de casco, así como la portación de tarjeta y placas de circulación;

c) Operar un vehículo no motorizado, así como **vehículos de movilidad personal (VEMOPE)** sin respetar el número de ocupantes descrita en la tarjeta de circulación;

d) Operar un vehículo no motorizado, así como **vehículos de movilidad personal (VEMOPE)** sin luces traseras y delanteras; y

e) Operar un vehículo no motorizado, así como **vehículos de movilidad personal (VEMOPE)** en una ciclovía o en vías de uso peatonal.

f) Operar un vehículo no motorizado, fuera de las ciclovías cuando las hubiere, en caso contrario, deberán circular por la extrema derecha de los carriles de circulación vial, respetando en todo momento el sentido de la circulación, así como las normas de tránsito que al efecto estén vigentes o se establezcan por la autoridad competente y en ningún caso utilizarán las vías peatonales.

g) Operar un Vehículo de Movilidad Personal (VEMOPE) en un espacio diverso a la extrema derecha de los carriles de circulación vial, para lo cual deberá respetar en todo momento el sentido de la circulación, así como las normas de tránsito que al efecto estén vigentes o se establezcan por la autoridad competente y en ningún caso utilizarán las vías ciclistas o peatonales.

VII. ...

Artículo 224. Todo vehículo incluyendo los vehículos de movilidad personal (VEMOPE), así como los vehículos no motorizados, con excepción de los de tracción humana, deberán contar con placas y tarjeta de circulación vigente expedidas por autoridad competente.

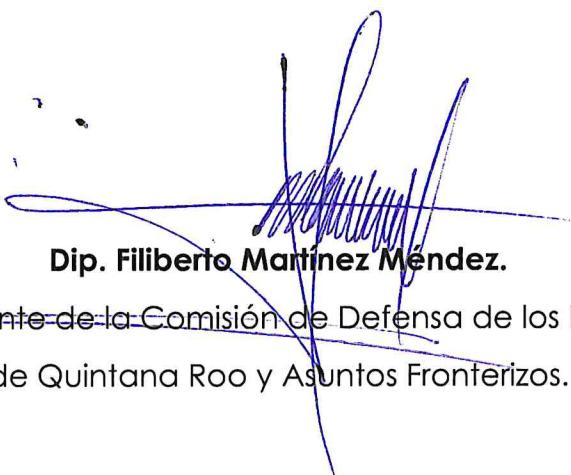
Transitorios

Primero. El presente Decreto entrará en vigor el día de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Quintana Roo.

Segundo. Los ayuntamientos del Estado en un plazo que no deberá exceder de los seis meses contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, deberán realizar las adecuaciones a su marco normativo en materia de tránsito y seguridad vial con el fin de adaptar sus normas y cumplir con el contenido del presente decreto.

Tercero. Se derogan todas las disposiciones de igual o menor jerarquía que se opongan el presente decreto.

Dado en la Sede del Poder Legislativo del Estado, en la Ciudad de Chetumal, Capital del Estado Libre y Soberano de Quintana Roo, a los doce días del mes de noviembre del año dos mil veinticinco.


Dip. Filiberto Martínez Méndez.

~~Presidente de la Comisión de Defensa de los Límites
de Quintana Roo y Asuntos Fronterizos.~~

1. <https://www.spm-groupe.es/vehiculos-de-movilidad-personal/>

