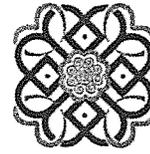




H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA



MÓNICA BELÉN
MERECEMOS ESTAR BIEN

LXVI LEGISLATURA
2025. Centenario de la Primera Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca

RECIBIDO
11 SEP 2025
14:30

OFICIO: HCEO/LXVI/MBLJ/066/2025
ASUNTO: Presentación de Iniciativa

San Raymundo Jalpan, Oaxaca, 11 de septiembre de 2025
Secretaría de Servicios Parlamentarios

**LIC. FERNANDO JARA SOTO
SECRETARIO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
DE LA LXVI LEGISLATURA
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
PRESENTE**

Quien suscribe Mónica Belén López Javier, Diputada integrante del Grupo Parlamentario de Fuerza por Oaxaca en esta Sexagésima Sexta Legislatura del Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 50 fracción I y 51 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 30 fracción I y 104 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Oaxaca y 54 fracción I, 55, 100 y demás aplicables del Reglamento Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, por este medio, presento la INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 4, SE ADICIONA EL CAPÍTULO I BIS DENOMINADO "DE LA MICROMOVILIDAD ELÉCTRICA SEGURA Y SOSTENIBLE" AL TÍTULO SEGUNDO "DE LA MOVILIDAD", Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 223 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA.

Lo anterior, para que sea inscrita en el orden del día de la próxima sesión plenaria de este Honorable Congreso y se siga con el procedimiento legislativo correspondiente.

Sin otro particular, reciba un respetuoso saludo.

ATENTAMENTE

"EL RESPETO AL DERECHO AJENO ES...

DIPUTADA POR EL DISTRITO 17, TLACOLULA DE MATAMOROS

Mónica Belén López Javier
DIP. MÓNICA BELÉN LÓPEZ JAVIER
GOBIERNO CONSTITUCIONAL
DEL ESTADO DE OAXACA
PODER LEGISLATIVO
LXVI LEGISLATURA
DIPUTADA MÓNICA BELÉN LÓPEZ JAVIER
TLACOLULA DE MATAMOROS
DISTRITO XVII



C. f. p. Archivo

RECIBIDO
11 SEP 2025
Dirección de Apoyo Legislativo
y Control

"2025, Bicentenario de la Primera Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca"

**DIPUTADA ANTONIA NATIVIDAD DÍAZ JIMENEZ
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA LXVI LEGISLATURA
DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA
PRESENTE**

Quien suscribe Mónica Belén López Javier, Diputada integrante del Grupo Parlamentario de Fuerza por Oaxaca en esta Sexagésima Sexta Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Oaxaca, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 50 fracción I y 51 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; 30 fracción I y 104 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; 3 fracción XVIII, 54 fracción I y 55 del Reglamento Interior del Congreso del Estado, someto a consideración de esta soberanía, la presente INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 4, SE ADICIONA EL CAPÍTULO I BIS DENOMINADO "DE LA MICROMOVILIDAD ELÉCTRICA SEGURA Y SOSTENIBLE" AL TÍTULO SEGUNDO "DE LA MOVILIDAD", Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 223 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El derecho humano a la movilidad con seguridad vial se encuentra reconocido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y desarrollado en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que mandata a las entidades federativas a armonizar sus normas para garantizar desplazamientos seguros, accesibles, eficientes, sostenibles, de calidad e igualdad, privilegiando a las personas usuarias más vulnerables. Este marco nacional, vigente y con última reforma publicada el 29 de diciembre de 2023, robustece principios como la jerarquía de las personas usuarias, la prevención de siniestros viales y la coordinación intergubernamental, y obliga a adaptar la regulación local para responder a fenómenos emergentes como la micromovilidad eléctrica.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha señalado que los hechos de tránsito son ya la octava causa de muerte a nivel global y la primera en jóvenes de entre 5 y 29 años. En México, durante 2023 se registraron más de 15,000 muertes por siniestros viales, y aunque la mayor parte involucró automóviles y motocicletas, cada vez se reportan más incidentes con bicicletas y patinetes

"2025, Bicentenario de la Primera Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca"

eléctricos. En Oaxaca, datos de la Secretaría de Seguridad Pública señalan que en los Valles Centrales los accidentes en los que participaron motocicletas y bicicletas aumentaron un 22% entre 2022 y 2024. La evidencia muestra que las personas usuarias de micromovilidad están más expuestas a riesgos severos si no se implementan normas claras de seguridad vial, lo que justifica plenamente la pertinencia de esta reforma.

En Oaxaca, la expansión de vehículos ligeros eléctricos —bicicletas asistidas, patinetes eléctricos y bicimotos— se ha acelerado en los últimos años, especialmente en la capital y cabeceras de región, por su bajo costo de operación, tiempos de traslado competitivos en trayectos cortos y beneficios ambientales. Sin embargo, la falta de reglas específicas ha generado vacíos operativos y de seguridad. La circulación en banquetas, el rebase entre vehículos en condiciones de riesgo, el uso nocturno sin luces ni elementos reflectantes, y la operación de bicimotos capaces de superar con facilidad los 25 kilómetros por hora sin identificación oficial, son prácticas que incrementan la exposición de peatones, niñas, niños y personas con discapacidad a lesiones graves. El propio Título Segundo de la Ley de Movilidad del Estado de Oaxaca —“De la Movilidad”— estructura la regulación del uso de las vías públicas y la jerarquía de las personas usuarias, y permite introducir un capítulo específico que precise las obligaciones de la micromovilidad eléctrica sin alterar la arquitectura normativa existente.

Además, el crecimiento del uso de bicicletas y patinetes eléctricos en Oaxaca está vinculado con la situación económica de las familias. El alto costo de los combustibles ha llevado a que muchas personas opten por estos medios como alternativa de transporte accesible. Según datos de la Comisión Reguladora de Energía, en 2025 el precio promedio de la gasolina Magna se mantiene por encima de los 23 pesos por litro, lo que incentiva la transición hacia formas de movilidad más económicas. En este contexto, la ausencia de regulación no solo deja sin certeza a las usuarias y usuarios, sino que pone en riesgo la consolidación de una política pública que podría transformar la movilidad urbana de Oaxaca en favor de sectores populares.

No menos importante es el impacto ambiental. El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) ha identificado que la transición hacia modos de transporte eléctrico ligero puede contribuir significativamente a la

"2025, Bicentenario de la Primera Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca"

reducción de emisiones contaminantes, en particular de dióxido de carbono y partículas PM2.5, responsables de enfermedades respiratorias y cardiovasculares. En Oaxaca, de acuerdo con la Secretaría del Medio Ambiente, Energías y Desarrollo Sustentable, la Zona Metropolitana de Oaxaca concentra el mayor número de vehículos a combustión interna, siendo también la región con mayor número de contingencias ambientales por calidad del aire. Promover la micromovilidad eléctrica bajo parámetros de seguridad se traduce, por tanto, en una política ambiental coherente con compromisos internacionales en materia de cambio climático.

La evidencia reciente muestra que el ordenamiento técnico reduce riesgos. En la Ciudad de México, el Congreso aprobó en 2025 un paquete de regulación de micromovilidad que incorpora a bicicletas eléctricas, scooters y bicimotos en una categoría de transporte motorizado personal, fijando, entre otras medidas, placas y licencia cuando la velocidad supera 25 kilómetros por hora, con la finalidad de dar certeza y mejorar la seguridad vial. Esta tendencia de política pública posiciona una buena oportunidad para que Oaxaca adopte una regulación propia, enfocada además en la seguridad eléctrica y en entornos de tránsito calmado en zonas escolares y centros históricos.

En materia de seguridad eléctrica, diversas autoridades de protección civil y bomberos en el mundo han documentado la ocurrencia de incendios vinculados a baterías de ion-litio en vehículos de micromovilidad, particularmente cuando se trata de equipos no certificados o cargados de forma insegura. En la ciudad de Nueva York, el Departamento de Bomberos reportó 277 incendios relacionados con baterías de ion-litio en 2024 y ha destacado que, aunque el número de incidentes continúa siendo un reto, las muertes asociadas disminuyeron de forma relevante tras fortalecer las exigencias de seguridad y la concientización pública. Esta experiencia sugiere que medidas como el uso de sistemas y baterías con estándares reconocidos, la carga en condiciones adecuadas y la educación a la persona usuaria son herramientas eficaces de prevención.

La Asociación Nacional de Protección contra Incendios (NFPA, por sus siglas en inglés) ha difundido orientación técnica señalando que las baterías de ion-litio, cuando se dañan o cargan inadecuadamente, pueden sobrecalentarse y provocar incendios de alta intensidad, lo que justifica que las autoridades

"2025, Bicentenario de la Primera Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca"

promuevan lineamientos sobre carga segura en espacios privados y centros de operación de plataformas, así como el uso de cargadores confiables; acciones que, planteadas como lineamientos progresivos y de observancia gradual, resultan razonables y socialmente viables en nuestro contexto estatal.

A nivel comparado, en 2025 California avanzó con una norma estatal que requiere la adopción de estándares de seguridad eléctrica para bicicletas eléctricas y baterías a partir de 2026, remitiendo a estándares técnicos como UL 2849 (sistema eléctrico de bicicletas asistidas), EN 15194 u otros equivalentes, lo que muestra una ruta regulatoria que fortalece la seguridad del usuario sin frenar la innovación. Aunque se trata de otro ordenamiento jurídico, su experiencia sirve como referente técnico para el diseño local.

Con este panorama, resulta pertinente en Oaxaca establecer un capítulo específico dedicado a la micromovilidad eléctrica que, sin criminalizar ni desalentar su uso, fije reglas claras y proporcionadas: clasificación por velocidad y modo de asistencia para distinguir bicicletas eléctricas asistidas de las bicimotos capaces de superar 25 kilómetros por hora; límites de velocidad y prohibición de circular en banquetas; uso obligatorio de casco, luces y elementos reflectantes; placas y registro para las bicimotos; registro digital para bicicletas asistidas y patinetes; geocercas de velocidad reducida en entornos escolares y centros históricos; reglas de circulación que prohíban rebasar entre vehículos en condiciones que pongan en riesgo a peatones y ciclistas; y lineamientos progresivos de carga segura que la autoridad detallará para comercios y bases operativas. Se trata de medidas que no exigen infraestructura pública nueva, que descansan en la prevención y en la coordinación con los municipios y que pueden aplicarse con gradualidad a través del Reglamento y lineamientos específicos.

Desde la técnica legislativa local, la Ley de Movilidad del Estado de Oaxaca ya ha incorporado artículos con numeración "Bis", "Ter" y "Quáter" en su Título Segundo, lo que permite, sin interrupción, adicionar un **Capítulo I Bis** con artículos correlativos a partir de los existentes. Igualmente, el régimen de infracciones y sanciones del artículo 226 prevé rangos y medidas suficientes para ubicar, dentro del catálogo vigente, las conductas infractoras específicas de la micromovilidad eléctrica, de modo que la reforma puede acotarse a tipificar estas conductas y

"2025, Bicentenario de la Primera Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca"

remitir a los rangos ya previstos, sin necesidad de abrir un título sancionatorio nuevo.

Desde la perspectiva social, esta iniciativa tiene una especial relevancia para mujeres, niñas, niños y adolescentes. Estudios del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) señalan que la inseguridad vial y la percepción de riesgo son factores que limitan la movilidad autónoma de mujeres y personas jóvenes, afectando su acceso a la educación, al trabajo y a la vida comunitaria. Incorporar disposiciones como el uso obligatorio de casco, la delimitación de geozonas en entornos escolares y la regulación de la velocidad en centros históricos representa una acción directa de protección a los sectores más vulnerables, y envía un mensaje claro de que la seguridad de la niñez y de las familias está en el centro de la política pública de movilidad.

También se debe considerar el impacto en la economía digital y el comercio local. Plataformas de reparto como *Rappi*, *Uber Eats* y *Didi* han incorporado en Oaxaca cada vez más repartidoras y repartidores que utilizan bicicletas y motocicletas eléctricas para desempeñar su labor. Sin reglas claras, quienes desempeñan esta actividad económica enfrentan riesgos elevados y la ciudadanía carece de certeza frente a accidentes que puedan afectar a terceros. Establecer un marco jurídico que obligue a plataformas a registrar sus flotas, proveer capacitación básica en seguridad vial y sujetarse a reglas de carga segura no solo protege a quienes trabajan a través de estas aplicaciones, sino que también resguarda a las personas peatonas y usuarias del espacio público.

Finalmente, debe destacarse que esta iniciativa es una respuesta proactiva y visionaria ante un fenómeno que, si no se regula ahora, puede convertirse en fuente de conflictos sociales y de crisis de seguridad pública. El ingreso de miles de bicicletas y patinetes eléctricos al mercado local sin control puede reproducir problemas que ya enfrentan otras ciudades: saturación de banquetas, accidentes mortales, incendios en viviendas y disputas por el espacio público. Oaxaca tiene la oportunidad de anticiparse y dar un paso adelante, construyendo un marco normativo que dé confianza a la ciudadanía, certeza a las autoridades y reglas claras al mercado. Esta Legislatura puede enviar un mensaje contundente: que el derecho humano a la movilidad se ejerce con seguridad, sustentabilidad y visión de futuro.

"2025, Bicentenario de la Primera Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca"

En suma, la presente iniciativa busca consolidar a Oaxaca como referente nacional en regulación de micromovilidad eléctrica, alineada con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, incorporando estándares de seguridad vial y eléctrica razonables, reforzando la protección de niñas, niños y personas peatonas mediante zonas de tránsito calmado, y dotando de certeza a los usuarios y usuarias y a las autoridades. La propuesta es prudente, gradual y viable, con obligaciones proporcionales que descansan principalmente en quienes usan este tipo de medios de transporte, plataformas y comercios, sin generar cargas presupuestales directas para el erario.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración lo siguiente:

LA SEXAGÉSIMA SEXTA LEGISLATURA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE OAXACA, emite el presente:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO. Se **ADICIONAN** las fracciones LXXIV a la LXXX al artículo 4; el Capítulo I Bis "De la Movilidad Eléctrica Segura y Sostenible" al Título Segundo "De la Movilidad" y los artículos 24 Quinquies al 24 Quaterdecies; y el artículo 223 Bis, todos de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, para quedar como sigue:

Artículo 4. ...

I. a la LXXIII. ...

LXXIV. MICROMOVILIDAD ELÉCTRICA: Conjunto de vehículos personales eléctricos de dos o tres ruedas, de masa y potencia reducidas, destinados al transporte individual en vía pública, que incluye bicicletas eléctricas asistidas, patinetes eléctricos y bicimotos.

LXXV. BICICLETA ELÉCTRICA ASISTIDA: Vehículo con asistencia eléctrica al pedaleo, sin acelerador autónomo, cuya asistencia se interrumpe a una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora.

LXXVI. BICIMOTO: Vehículo de dos ruedas con tracción o asistencia eléctrica capaz de superar 25 kilómetros por hora, ya sea por acelerador o por asistencia continua, que no requiere pedaleo para mantener la tracción.

"2025, Bicentenario de la Primera Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca"

LXXVII. PATINETE ELÉCTRICO: Dispositivo vehicular individual con plataforma y manillar, propulsado por motor eléctrico, con velocidad máxima sujeta a esta Ley y su Reglamento.

LXXVIII. SISTEMA ELÉCTRICO CERTIFICADO: Conjunto bicicleta-batería-cargador que cumple estándares de seguridad reconocidos por la autoridad mexicana, tales como UL 2849 para sistemas de bicicletas asistidas o su equivalente técnicamente aceptado, y que garantizan protección eléctrica integral.

LXXIX. GEOCERCA ESCOLAR O DE TRÁNSITO CALMADO: Perímetro definido por la Secretaría en el que se aplican límites específicos de velocidad y restricciones operativas, con prioridad para entornos escolares y centros históricos.

LXXX. PUNTO DE CARGA SEGURA PARA MICROMOVILIDAD: Área ventilada y señalizada en establecimientos privados, comercios o bases operativas, destinada a la carga de vehículos de micromovilidad, sujeta a lineamientos de seguridad contra incendios que emita la Secretaría con base en mejores prácticas de protección civil.

TÍTULO SEGUNDO DE LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I DEL USO DE LAS VÍAS PÚBLICAS

Artículo 15. al Artículo 24 Quáter. ...

CAPÍTULO I BIS DE LA MICROMOVILIDAD ELÉCTRICA SEGURA Y SOSTENIBLE

Artículo 24 Quinquies. El presente Capítulo regula la clasificación, circulación, seguridad vial y eléctrica, identificación, registro y verificación de la micromovilidad eléctrica en vías públicas del Estado, con enfoque de prevención de siniestros y protección prioritaria de peatones, niñas, niños, adolescentes y personas con discapacidad, conforme a la jerarquía de la movilidad establecida por la legislación aplicable.

"2025, Bicentenario de la Primera Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca"

Artículo 24 Sexies. Para efectos de esta Ley, la clasificación de los vehículos de micromovilidad eléctrica y sus parámetros básicos de operación en vía pública serán los siguientes:

- I. La bicicleta eléctrica asistida podrá circular con asistencia al pedaleo hasta veinticinco kilómetros por hora y no podrá contar con acelerador autónomo.
- II. La bicimoto es el vehículo de micromovilidad eléctrica capaz de superar veinticinco kilómetros por hora, supuesto en el que deberá sujetarse a las obligaciones de identificación y registro previstas en este Capítulo.
- III. El patinete eléctrico tendrá una velocidad máxima conforme al Reglamento, sin exceder veinticinco kilómetros por hora, salvo las excepciones y condiciones técnicas que, por razones de seguridad, determine la Secretaría.
- IV. Queda prohibida la circulación en banquetas y andadores peatonales, salvo cuando la persona usuaria se desplace a pie y conduzca el vehículo apagado, o en los supuestos que establezcan disposiciones municipales de accesibilidad sin afectar la seguridad peatonal.
- V. La circulación en ciclovías, carriles compartidos y zonas de prioridad peatonal se sujetará a la señalización y a los límites de velocidad establecidos por la autoridad competente.

Artículo 24 Septies. Con el fin de proteger a peatones, niñas, niños, adolescentes y personas con discapacidad, en entornos de alta afluencia se establecerán zonas de tránsito calmado y geocercas sujetas a las reglas siguientes:

- I. La Secretaría definirá geocercas en entornos escolares y en centros históricos, con velocidad máxima de diez a quince kilómetros por hora, atendiendo criterios técnicos de seguridad vial.
- II. Las plataformas y flotas con conectividad deberán implementar limitadores de velocidad en dichas zonas; los dispositivos de propiedad individual deberán respetar los límites mediante señalización y control operativo.
- III. La Secretaría emitirá lineamientos para la delimitación, señalización y actualización de estas zonas, en coordinación con los municipios.

"2025, Bicentenario de la Primera Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca"

Artículo 24 Octies. Para reducir la severidad de lesiones y mejorar la visibilidad de las personas usuarias de micromovilidad eléctrica, se establecen las obligaciones siguientes:

- I. Es obligatorio el uso de casco para toda persona usuaria de vehículos de micromovilidad eléctrica.
- II. Entre el anochecer y el amanecer, y en condiciones de baja visibilidad, será obligatorio portar luz delantera, luz trasera y elementos reflectantes laterales.
- III. La Secretaría, en el Reglamento, precisará las especificaciones técnicas del casco y elementos de visibilidad, con base en mejores prácticas de seguridad vial.

Artículo 24 Nonies. La circulación de vehículos de micromovilidad eléctrica en vías públicas se sujetará a las reglas siguientes:

- I. Queda prohibido rebasar entre vehículos en circunstancias que comprometan la seguridad de peatones y ciclistas o fuera de carriles o ciclovías expresamente permitidos.
- II. Se deberá ceder el paso a peatones en cruces y a ciclistas en ciclovías; la distancia lateral segura se precisará en el Reglamento.
- III. Queda prohibido circular en sentido contrario, sujetar o remolcarse de otro vehículo, y utilizar dispositivos móviles en mano durante la conducción.
- IV. La Secretaría podrá habilitar carriles de prioridad ciclista o compartidos, con las reglas que indique la señalización.

Artículo 24 Decies. Para fines de identificación, trazabilidad y certeza jurídica, la micromovilidad eléctrica se sujetará a las disposiciones siguientes:

- I. Toda bicimoto (vehículo que pueda exceder veinticinco kilómetros por hora) deberá portar placa y tarjeta de circulación, y registrarse ante la autoridad competente.
- II. Las bicicletas eléctricas asistidas y los patinetes eléctricos deberán inscribirse en el registro digital que habilite la Secretaría, para fines de trazabilidad y recuperación por robo.
- III. Las plataformas de reparto o renta deberán registrar sus flotas y asignar identificadores visibles a cada unidad, en términos del Reglamento.

"2025, Bicentenario de la Primera Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca"

Artículo 24 Undecies. Con el objeto de proteger a terceros frente a daños ocasionados por vehículos de micromovilidad eléctrica, las personas usuarias y prestadores deberán observar lo siguiente:

I. Las bicimotos y las flotas operadas por plataformas deberán contar con seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, en los términos y montos que establezca el Reglamento.

II. La autoridad promoverá soluciones de microseguros proporcionales para facilitar el cumplimiento por parte de personas usuarias y prestadores.

Artículo 24 Duodecies. A fin de prevenir riesgos eléctricos y salvaguardar la integridad de las personas y los inmuebles, se establecen las medidas siguientes:

I. Los vehículos de micromovilidad eléctrica deberán emplear sistemas eléctricos y baterías que cumplan estándares de seguridad reconocidos por la autoridad mexicana, tales como UL 2849 para sistemas de bicicletas asistidas y estándares equivalentes técnicamente aceptados.

II. La Secretaría emitirá lineamientos progresivos para promover el uso de cargadores confiables y la habilitación de puntos de carga segura en establecimientos privados, comercios y bases operativas, que contemplen ventilación adecuada, señalización de riesgo y dispositivos básicos contra incendio, con base en mejores prácticas de protección civil y guías técnicas de referencia.

III. Queda prohibida la modificación de sistemas eléctricos o baterías cuando ello comprometa su integridad y suponga riesgo para la seguridad de las personas o de los inmuebles.

Artículo 24 Terdecies. Para garantizar la accesibilidad universal y la convivencia ordenada en el espacio público, el estacionamiento de micromovilidad eléctrica se sujetará a lo siguiente:

I. Queda prohibido estacionar vehículos de micromovilidad eléctrica bloqueando rampas para personas con discapacidad, guías podotáctiles, accesos peatonales y cruces.

"2025, Bicentenario de la Primera Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca"

II. La Secretaría y los municipios podrán delimitar zonas de anclaje y estacionamiento regulado para micromovilidad, con base en criterios de accesibilidad universal.

Artículo 24 Quaterdecies. La supervisión del cumplimiento de este Capítulo y la coordinación intergubernamental se realizarán conforme a las reglas siguientes:

I. La Secretaría y los municipios, en el ámbito de sus competencias, realizarán operativos de verificación del cumplimiento de casco, placas cuando procedan, identificación, registro y reglas de circulación, con sujeción al debido proceso administrativo.

II. Para los casos no flagrantes, se observará lo dispuesto en la legislación de procedimiento y justicia administrativa aplicable.

Artículo 223 Bis. Se entenderán como infracciones en materia de micromovilidad eléctrica las siguientes conductas, mismas que serán sancionadas conforme a los rangos y medidas previstos en el artículo 226 de esta Ley:

a) Circular en bicimoto sin portar la placa o la tarjeta de circulación correspondientes.

b) Circular en vehículos de micromovilidad eléctrica sin utilizar casco de seguridad.

c) Rebasar entre vehículos en contravención a lo dispuesto en este Capítulo, así como rebasar por la derecha en condiciones que pongan en riesgo a peatones o ciclistas.

d) Circular en banquetas o andadores peatonales, salvo los supuestos de excepción previstos en esta Ley.

e) No registrar la bicimoto o no inscribir en el registro digital los vehículos de micromovilidad cuando exista la obligación de hacerlo.

f) Operar flotas de plataformas de reparto o renta sin registro ante la autoridad competente o sin que las unidades cuenten con identificadores visibles.

g) Modificar los sistemas eléctricos o las baterías de manera que se comprometa su integridad y se genere un riesgo para la seguridad de las personas o de los bienes.

"2025, Bicentenario de la Primera Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca"

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. Dentro de los ciento ochenta días siguientes a la publicación, la Secretaría emitirá: a) lineamientos para la delimitación, señalización y actualización de geocercas en entornos escolares y centros históricos; b) especificaciones técnicas de casco y elementos de visibilidad; c) reglas para el registro digital de bicicletas asistidas y patinetes, y para la expedición de placas y tarjeta de circulación de bicimotos; d) lineamientos progresivos de carga segura para establecimientos privados, comercios y bases operativas, con base en mejores prácticas de protección civil y guías técnicas de referencia.

TERCERO. Las personas físicas y morales que operen flotas de micromovilidad o comercios de venta y renta de estos vehículos dispondrán de nueve meses a partir de la publicación para ajustar su operación a las presentes disposiciones.

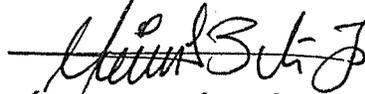
CUARTO. Las sanciones por conductas nuevas previstas en este Decreto serán exigibles una vez transcurrido el periodo de entrada en vigor señalado en el Transitorio Primero.

Dado en la Sede del H. Congreso del Estado de Oaxaca

San Raymundo Jalpan, 11 de septiembre de 2025

ATENTAMENTE

"EL RESPETO AL DERECHO AJENO ES LA PAZ"
DIPUTADA POR EL DISTRITO 17, TLACOLULA DE MATAMOROS



DIP. MÓNICA BELÉN LÓPEZ JAVIER