

HONORABLE  
CONGRESO  
DEL ESTADO  
DE OAXACA  
LXVI LEGISLATURA

"2026, Año del bicentenario del natalicio de Margarita Maza Parada,  
ejemplo de dignidad, lealtad y servicio a la Nación."

**Dip. María Francisca  
Antonio Santiago**

DIPUTADA XIX

San Raymundo Jalpan, Oaxaca; a 05 de Junio del 2026.

OF. NÚM. LXVI/MFAS/130/2026

ASUNTO: Inscripción de Iniciativa.

**LIC. FERNANDO JARA SOTO**  
**SECRETARIO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS**  
**DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA.**  
**P. R E S E N T E.**

Quien suscribe, **María Francisca Antonio Santiago**; Diputada Local de la LXVI Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Oaxaca e integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA, con fundamento en lo establecido por los artículos 3 fracción XVIII, y 30 fracción I, 104 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Oaxaca; 3 fracción XVIII, 42 fracciones IX y XXII, 54 fracción I, 55, 59, 100, 193 y demás relativos aplicables del Reglamento Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, presento la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XL AL ARTÍCULO 4, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LAS SUBSECUENTES; SE ADICIONA LA FRACCIÓN V AL ARTÍCULO 26; SE ADICIONA LA FRACCIÓN XXXIV AL ARTÍCULO 37, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LAS SUBSECUENTES; SE ADICIONA LA FRACCIÓN IV AL ARTÍCULO 183; SE ADICIONA LA FRACCIÓN XIX AL ARTÍCULO 255; Y SE ADICIONA EL CAPÍTULO V DEL TRANSPORTE LIGERO DE MICROMOVILIDAD, AL TÍTULO NOVENO; TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA; Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XXIV AL ARTÍCULO 3, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LAS SUBSECUENTES; SE ADICIONA LA FRACCIÓN II AL ARTÍCULO 36, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LAS SUBSECUENTES; SE REFORMA EL ARTÍCULO 51; Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 57, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LA SUBSECUENTE; TODOS DE LA LEY DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE OAXACA;** solicitando por este conducto su inscripción en el orden del día de la siguiente sesión ordinaria.

H. CONGRESO DEL ESTADO DE OAXACA  
LXVI LEGISLATURA  
Sin otro particular, le envío un cordial saludo.

**RECIBIDO**  
05 JUN 2026  
13:54 hrs

Secretaría de Servicios Parlamentarios

ATENTAMENTE

EL RESPETO AL DERECHO AJENO, ES LA PAZ



GOBIERNO CONSTITUCIONAL  
DEL ESTADO DE OAXACA  
PODER LEGISLATIVO

LXVI LEGISLATURA  
DIP. MARÍA FRANCISCA ANTONIO SANTIAGO DE OAXACA  
CIUDAD DE OAXACA

*Handwritten signature of María Francisca Antonio Santiago*

**DIPUTADA MARÍA FRANCISCA ANTONIO SANTIAGO**  
**INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO MORENA**  
**LXVI LEGISLATURA DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO**

**RECIBIDO**  
2026

MFAS/KMD/\*rscht  
C.c.p. Archivo

Director de Apoyo Legislativo  
y Comisiones

DIPUTADA MARÍA FRANCISCA ANTONIO SANTIAGO

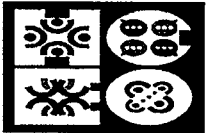


GRUPO PARLAMENTARIO  
**morena**



LA MAESTRA  
**PAQUITA**

Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca  
Calle 14 Oriente #1 San Raymundo Jalpan, Oaxaca; C.P. 71280  
TELS. 951 502 04 00 Y 951 502 02 00 EXT. 8429



HONORABLE  
CONGRESO  
DEL ESTADO  
DE OAXACA  
LXVI LEGISLATURA

"2026, Año del bicentenario del natalicio de Margarita Maza Parada,  
ejemplo de dignidad, lealtad y servicio a la Nación."

**Dip. María Francisca  
Antonio Santiago**

DIPUTADA XIX

San Raymundo Jalpan, Oaxaca; a 05 de Junio del 2026.

**HONORABLE ASAMBLEA  
DEL CONGRESO DEL ESTADO LIBRE  
Y SOBERANO DE OAXACA:**

Quien suscribe, **María Francisca Antonio Santiago**; Diputada Local de la LXVI Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Oaxaca e integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA, con fundamento en lo establecido por los artículos 3 fracción XVIII, y 30 fracción I, 104 fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Oaxaca; 3 fracción XVIII, 42 fracciones IX y XXII, 54 fracción I, 55, 59, 100, 193 y demás relativos aplicables del Reglamento Interior del Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca, presento la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XL AL ARTÍCULO 4, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LAS SUBSECUENTES; SE ADICIONA LA FRACCIÓN V AL ARTÍCULO 26; SE ADICIONA LA FRACCIÓN XXXIV AL ARTÍCULO 37, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LAS SUBSECUENTES; SE ADICIONA LA FRACCIÓN IV AL ARTÍCULO 183; SE ADICIONA LA FRACCIÓN XIX AL ARTÍCULO 255; Y SE ADICIONA EL CAPÍTULO V DEL TRANSPORTE LIGERO DE MICROMOVILIDAD, AL TÍTULO NOVENO; TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA; Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XXIV AL ARTÍCULO 3, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LAS SUBSECUENTES; SE ADICIONA LA FRACCIÓN II AL ARTÍCULO 36, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LAS SUBSECUENTES; SE REFORMA EL ARTÍCULO 51; Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 57, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LA SUBSECUENTE; TODOS DE LA LEY DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE OAXACA**; al tenor de la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

~~DIP. MARÍA FRANCISCA ANTONIO SANTIAGO~~

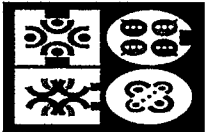


GRUPO PARLAMENTARIO  
**morena**



LA MAESTRA  
**PAQUITA**

Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca  
Calle 14 Oriente #1 San Raymundo Jalpan, Oaxaca; C.P. 71280  
TELS. 951 502 04 00 Y 951 502 02 00 EXT. 8429



La movilidad urbana ha experimentado una transformación significativa durante la última década debido a la incorporación de nuevas modalidades de transporte individual impulsadas por energía eléctrica, tales como scooters, monopatines, bicicletas eléctricas, bicimotos y demás vehículos de micromovilidad.

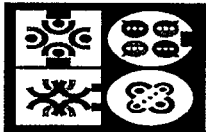
Los vehículos de micromovilidad son aquellos que se utilizan para el transporte urbano de corta distancia y que generalmente son ligeros y eléctricos. Estos vehículos pueden incluir bicicletas eléctricas, scooters y otros dispositivos de propulsión humana o eléctrica; que están diseñados para facilitar el desplazamiento en entornos urbanos, reduciendo la congestión y las emisiones contaminantes. Según el ITPD, se consideran vehículos de micromovilidad aquéllos que tienen una velocidad baja (hasta 25 km/h) o moderada (hasta 45 km/h) y pueden ser compartidos o de uso particular.<sup>1</sup>

La Micromovilidad se refiere al transporte mediante vehículos ligeros —como bicicletas, bicicletas eléctricas, patinetes eléctricos y ciclomotores eléctricos de dos ruedas— que se utilizan para desplazamientos cortos. Estos vehículos pueden ser de propulsión humana o eléctricos, y pueden ser privados o compartidos. Si vives en una ciudad, probablemente hayas visto indicios del rápido y reciente crecimiento de la micromovilidad: aparcamientos ordenados de bicicletas Citi en Nueva York, patinetes Lime apilados en las aceras de Berlín, o algo intermedio.

Las ciudades, y las organizaciones con las que colaboran, ofrecen vehículos de micromovilidad como opciones de transporte eficientes, flexibles y respetuosas con el medio ambiente en entornos urbanos.<sup>2</sup> La micromovilidad se clasifica en seis

<sup>1</sup> ¿Qué es la micromovilidad? Revista NUVE, Difusión de la investigación y búsqueda de la autosuficiencia, visible en: <https://revistanuve.com/que-es-la-micromovilidad/>

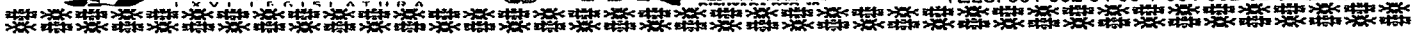
<sup>2</sup> Ibidem.

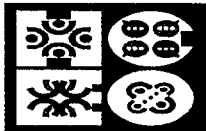


modos,<sup>3</sup> cada uno con una variedad de factores de forma y disponibilidad que varía según la región:

SUBMODO	DEFINICIÓN
<b>MONOPATÍN</b>	Vehículo de pie, generalmente sin manillar; a menudo accionado manualmente y adecuado para viajes de una sola persona; disponible como vehículo privado.
<b>PATINETE ELÉCTRICO</b>	Patinete de dos o tres ruedas, de pie o sentado; generalmente impulsado por un motor eléctrico; su popularidad está creciendo debido al auge de la movilidad compartida.
<b>BICICLETA/BICICLETA ELÉCTRICA</b>	Bicicleta de dos ruedas, impulsada manualmente o por un motor eléctrico; la forma más común de micromovilidad privada; su popularidad está creciendo debido al auge de movilidad compartida.
<b>VEHÍCULO DE DOS RUEDAS/VEHÍCULO ELÉCTRICO DE DOS RUEDAS</b>	Vehículo de dos ruedas (ciclomotor o scooter) con una velocidad máxima de 45 kilómetros por hora o una cilindrada de 50 centímetros cúbicos (cc).
<b>RICKSHAW/RICKSHAW ELECTRÓNICO</b>	Scooter de tres ruedas, generalmente impulsado por un motor de combustión interna con una capacidad máxima de 50 cc; disponible con una sola rueda delantera o trasera.
<b>MINIMOVILIDAD</b>	Vehículos eléctricos de tres o cuatro ruedas y una masa en vacío superior a 100 kilogramos; capacidad para uno o dos pasajeros; en su mayoría de propiedad privada.

<sup>3</sup> Ibidem.





Estas alternativas representan una opción eficiente, económica y ambientalmente sostenible para los desplazamientos de corta y mediana distancia, contribuyendo a la reducción de emisiones contaminantes y a la descongestión de las vialidades. La electromovilidad está ganando terreno como una solución sostenible para el momento actual y el futuro del transporte, impulsando el desarrollo de infraestructuras y tecnologías que buscan reducir las emisiones contaminantes promover una movilidad más limpia y eficiente.<sup>4</sup>

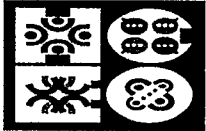
Sin embargo, el crecimiento acelerado de estos medios de transporte ha generado nuevos desafíos para la seguridad vial, debido a que gran parte de ellos circulan sin una regulación específica que permita identificar a sus usuarios, conocer el número de unidades en operación y garantizar condiciones mínimas de seguridad para su conducción. Otro problema de la movilidad urbana en México es el uso del automóvil individual como modo de transporte prioritario, debido a que es considerado cómodo, flexible, y bajo ciertas condiciones, rápido. Sin embargo, los usuarios no son conscientes de las problemáticas asociadas: congestión vehicular, aumento en tiempo y costo de traslado, contaminación del aire, afectación de la superficie que comparte con el transporte público, falta de actividad física, entre otras afectaciones que no solo impactan en los automovilistas, sino en toda la población urbana que integra la movilidad.<sup>5</sup>

El funcionamiento de las ciudades se da a través de diferentes elementos básicos, uno de ellos es el sistema de transporte, pues el crecimiento urbano se da a la par del poblacional, por esta razón la movilidad es sustancial en la formación urbana, en donde se puede estudiar como elemento básico para conocer la demanda de transporte y así comprender y mejorar en función de diferentes

<sup>4</sup> Movilidad Eléctrica, Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía, Gobierno de México, disponible en: <https://www.gob.mx/conuee/acciones-y-programas/transporte-electromovilidad>

<sup>5</sup> MC MILLAN LAGUNAS, Michael & CALDERÓN MAYA, Juan; Movilidad Urbana Sustentable desde la Gobernanza, Retos y Desafíos en las Ciudades Mexicanas; visible en: <https://www.redalyc.org/journal/401/40178363006/>





componentes, como el empleo, la vivienda, la disponibilidad de vehículo y las capacidades de desplazamiento de la población. Según Nijkamp y Reichmann "el concepto de movilidad supera el puramente técnico de desplazamiento, ya que incluye las causalidades y las consecuencias ligadas al propio desplazamiento", es decir, está estrechamente ligado a las actividades determinadas por las motivaciones del individuo y no solamente al movimiento aislado dirigido a lugares de la ciudad.<sup>6</sup>

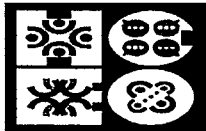
Por tanto, se sugiere la adopción de medidas que enriquezcan la calidad de vida a través de la movilidad, garantizando el goce del espacio urbano y la proximidad de los servicios cotidianos, contemplando un sistema multimodal en el que se priorice a los peatones, que sea accesible para todos y que cuente con un sistema de transporte público conforme a la demanda y necesidad de los ciudadanos, con rutas que tengan suficiente cobertura.<sup>7</sup>

La ausencia de un registro oficial dificulta a la Secretaría de Movilidad la implementación de políticas públicas orientadas a la prevención de accidentes, a través de la policía vial; así como la planeación de infraestructura adecuada y la atención de hechos de tránsito en los que se encuentren involucrados vehículos eléctricos de uso personal. La falta de formas de identificación de los transportes individuales impide la adecuada determinación de responsabilidades cuando se ocasionan daños a terceros o al patrimonio público.

Diversos estudios han evidenciado que el incremento en el uso de vehículos de micromovilidad eléctrica ha venido acompañado de un aumento en los accidentes de tránsito relacionados con estos medios de transporte. Por ello, distintas jurisdicciones han comenzado a establecer registros administrativos

<sup>6</sup> Ibidem.

<sup>7</sup> Ibidem.



HONORABLE  
CONGRESO  
DEL ESTADO  
DE OAXACA  
LXVI LEGISLATURA

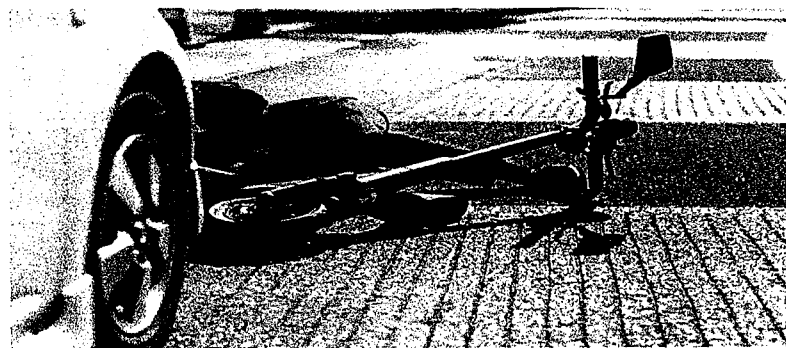
"2026, Año del bicentenario del natalicio de Margarita Maza Parada,  
ejemplo de dignidad, lealtad y servicio a la Nación."

**Dip. María Francisca  
Antonio Santiago**

**DIPUTADA XIX**

obligatorios, así como requisitos mínimos de seguridad para sus conductores, incluyendo el uso de casco protector certificado.

Este aumento se ha observado en la Ciudad de México, donde los accidentes involucrando scooters eléctricos han aumentado significativamente. La Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) ha registrado un incremento alarmante en los accidentes, pasando de 10 accidentes con 12 lesionados en 2020 a 113 incidentes con 119 personas heridas en 2024. Este crecimiento en los accidentes refleja la necesidad urgente de una regulación adecuada para estos vehículos, que incluya la obligación de usar casco, contar con licencia y placas, y cumplir con las normativas de velocidad y circulación.<sup>8</sup>

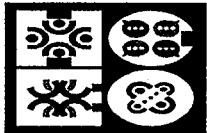


\*Fotos: Canva

<sup>8</sup> MENDOZA, Daniel, POSTA; Efectos del aumento de scooters y bicicletas eléctricas en la seguridad vial de CDMX: El auge de scooters y bicicletas eléctricas ha pasado de ser una solución de movilidad a un creciente desafío para la seguridad vial en la CDMX; disponible en: <https://www.posta.com.mx/cdmx/efectos-del-aumento-de-scooters-y-bicicletas-electricas-en-la-seguridad-vial-de-cdmx/vi2086150>

**DIP. MARÍA FRANCISCA ANTONIO SANTIAGO**

Honorable Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca  
Calle 14 Oriente #1 San Raymundo Jalpan, Oaxaca; C.P. 71280  
TELS. 951 502 04 00 Y 951 502 02 00 EXT. 8429



En el ámbito nacional, distintas reformas en materia de movilidad han reconocido la necesidad de regular los vehículos motorizados eléctricos personales mediante esquemas de registro, identificación y cumplimiento de medidas de seguridad vial, destacando la obligatoriedad del uso de casco y la integración de padrones administrados por las autoridades competentes en movilidad.

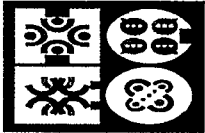
En respuesta a esta problemática, el Congreso de la Ciudad de México aprobó en agosto de 2025 una reforma a la Ley de Movilidad para regular los Vehículos Motorizados Eléctricos Personales (VEMEPE). Esta nueva normativa busca poner fin al "caos" de vehículos que a menudo exceden los límites de velocidad, circulan por banquetas y cuyos conductores no utilizan equipo de protección. Esta reforma estableció una distinción clave basada en la velocidad. Los scooters y bicicletas eléctricas cuya velocidad máxima no supere los 25 km/h seguirán siendo considerados vehículos de movilidad no motorizada y podrán circular en las ciclovías.<sup>9</sup>

Sin embargo, para aquellos vehículos que superen los 25 km/h o pesen más de 35 kg, las reglas cambian drásticamente y se asimilan a las de una motocicleta. En este caso, los usuarios deberán: Tramitar una licencia de conducir tipo A1, emplacar el vehículo y portar una tarjeta de circulación, usar casco certificado y chaleco reflejante de manera obligatoria y; circular con luces encendidas en todo momento.<sup>10</sup>

Crucialmente, estos vehículos más potentes tendrán prohibido circular sobre banquetas y en ciclovías, debiendo compartir el carril con los automóviles. El incumplimiento de estas disposiciones acarreará multas que podrían superar los

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Ibidem.



\$2,000. La Secretaría de Movilidad quedaría a cargo de establecer los lineamientos y costos de los nuevos trámites.<sup>11</sup>

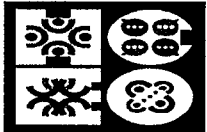
En ese contexto, el casco de protección es uno de los elementos más eficaces para reducir la gravedad de lesiones craneoencefálicas derivadas de accidentes de tránsito. No obstante, para que cumpla adecuadamente su función protectora, resulta indispensable que satisfaga estándares de calidad y certificación reconocidos por las normas nacionales e internacionales aplicables.

Por ello, la presente iniciativa propone establecer expresamente la obligación de utilizar cascos certificados para la conducción de vehículos eléctricos personales, fortaleciendo así la protección de la integridad física de las personas usuarias.

En virtud de lo argumentado con antelación, la presente Iniciativa tiene como objetivo proponer la creación de un Registro Estatal de Vehículos Eléctricos Personales administrado por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), en el cual deberán inscribirse todas las unidades que circulen en la entidad. Dicho registro permitirá contar con información estadística confiable, facilitar la identificación de los vehículos, fortalecer las acciones de seguridad vial y generar mejores condiciones para la planeación de políticas públicas en materia de movilidad sustentable. A través de esta propuesta, se pretende alcanzar los siguientes objetivos:

- ✓ *Garantizar mayores condiciones de seguridad para las personas usuarias de vehículos eléctricos personales y para terceros.*
- ✓ *Reducir la incidencia y gravedad de lesiones derivadas de accidentes de tránsito mediante el **uso obligatorio de cascos certificados.***

<sup>11</sup> Ibidem.



- ✓ **Contar con un padrón actualizado de vehículos eléctricos individuales** que permita a las autoridades viales conocer su número, características y condiciones de operación.
- ✓ Fortalecer los mecanismos de **identificación y responsabilidad en caso de hechos de tránsito.**
- ✓ *Promover una movilidad sustentable, ordenada, segura e incluyente, en armonía con los principios establecidos en la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca.*

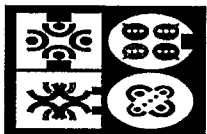
En ese contexto, cabe señalar que; la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca en el artículo 12 cuadragésimo primer párrafo establece que: Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, comodidad, igualdad y calidad. Se concederá prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se promoverá una cultura de movilidad sustentable.<sup>12</sup>

Por su parte, la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca vigente, establece que tiene como finalidades determinar los sujetos activos de la movilidad, que son las personas con discapacidad, los peatones, los ciclistas, transporte público, usuarios de la movilidad no motorizada, los motociclistas, los automovilistas, usuarios, conductores y prestadores del servicio público de transporte en todas sus modalidades; así como el regular la movilidad y el transporte en el Estado de Oaxaca, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizadas de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Artículo 12 cuadragésimo primer párrafo de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca; visible en: [https://www.congreso0oaxaca.gob.mx/docs66.congreso0oaxaca.gob.mx/legislacion\\_estatal/Constitucion\\_Politica\\_del\\_Estado\\_Libre\\_y\\_Soberano\\_de\\_Oaxaca\\_\(Dfo\\_ref\\_896\\_aprob\\_LXVI\\_legis\\_9\\_dic\\_2025\\_PO\\_2\\_XI\\_secc\\_10\\_ene\\_2026\).pdf](https://www.congreso0oaxaca.gob.mx/docs66.congreso0oaxaca.gob.mx/legislacion_estatal/Constitucion_Politica_del_Estado_Libre_y_Soberano_de_Oaxaca_(Dfo_ref_896_aprob_LXVI_legis_9_dic_2025_PO_2_XI_secc_10_ene_2026).pdf)

<sup>13</sup> Artículo 2 fracciones I y II de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, visible en: [https://www.congreso0oaxaca.gob.mx/docs66.congreso0oaxaca.gob.mx/legislacion\\_estatal/Ley\\_de\\_Movilidad\\_para\\_el\\_Estado\\_de\\_Oaxaca\\_\(dfo\\_ref\\_1268\\_aprob\\_LXVI\\_Legis\\_3\\_feb\\_2026\\_PO\\_Extra\\_10\\_feb\\_2026\).pdf](https://www.congreso0oaxaca.gob.mx/docs66.congreso0oaxaca.gob.mx/legislacion_estatal/Ley_de_Movilidad_para_el_Estado_de_Oaxaca_(dfo_ref_1268_aprob_LXVI_Legis_3_feb_2026_PO_Extra_10_feb_2026).pdf)



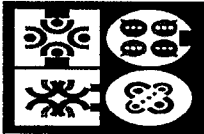


Así mismo, la Ley en comento estipula como principios rectores<sup>14</sup> los siguientes:

- a) La accesibilidad universal como el derecho de toda persona a la movilidad y al transporte de acuerdo a las necesidades particulares y sociales; así como al desplazamiento por las vías públicas sin obstáculos con facilidad y seguridad, independientemente de su condición.
- b) El respeto al medio ambiente a partir de políticas gubernamentales que incentiven el cambio del uso del transporte de combustión interna;
- c) Inclusión. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilicen para trasladarse, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja por condición física, social, económica, género o edad;
- d) Sustentabilidad: Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;
- e) Resiliencia: Lograr que el Sistema de Movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

<sup>14</sup> Artículo 3 fracción I de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, visible en:  
[https://www.congreso0oaxaca.gob.mx/docs66.congreso0oaxaca.gob.mx/legislacion\\_estatal/Ley\\_de\\_Movilidad\\_para\\_el\\_Estado\\_de\\_Oaxaca\\_\(dfo\\_ref\\_1268\\_aprob\\_LXVI\\_Legis\\_3\\_feb\\_2026\\_PO\\_Extra\\_10\\_feb\\_2026\).pdf](https://www.congreso0oaxaca.gob.mx/docs66.congreso0oaxaca.gob.mx/legislacion_estatal/Ley_de_Movilidad_para_el_Estado_de_Oaxaca_(dfo_ref_1268_aprob_LXVI_Legis_3_feb_2026_PO_Extra_10_feb_2026).pdf)



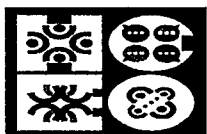


- f) El desarrollo económico, a partir del ordenamiento de las vías públicas de comunicación a fin de minimizar los costos y tiempos de traslado de personas y bienes; y
- g) La perspectiva de género, a partir de políticas gubernamentales, que garanticen la seguridad e integridad física, sexual y la vida, de quienes utilicen el servicio del transporte público.

Así mismo, también se reconocen como principios:<sup>15</sup>

- I. El derecho de las personas a acceder a medios de transporte alternativos, en condiciones adecuadas y seguras, con el mínimo impacto ambiental posible;
- II. La importancia de la cultura y socialización del uso de la bicicleta;
- III. Integrar el uso de la bicicleta como medio de transporte de modo coherente, incluyente y progresivo;
- IV. Organizar un sistema de transporte sostenible, eficiente y democrático;
- V. Involucrar a la sociedad en el mejoramiento ambiental sobre la movilidad de las personas;
- VI. Dar prioridad a los medios de transporte de menor costo económico, social y ambiental.
- VII. El fomento e incentivo del uso de la bicicleta como medio de transporte saludable y no contaminante; y
- VIII. La protección a las personas cuyo único medio de transporte es la bicicleta.

<sup>15</sup> Artículo 3 Bis de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, visible en: [https://www.congreso0oaxaca.gob.mx/docs66.congreso0oaxaca.gob.mx/legislacion\\_estatal/Ley\\_de\\_Movilidad\\_para\\_el\\_Estado\\_de\\_Oaxaca\\_\(dto\\_ref\\_1268\\_aprob\\_LXVI\\_Legis\\_3\\_feb\\_2026\\_PO\\_Extra\\_10\\_feb\\_2026\).pdf](https://www.congreso0oaxaca.gob.mx/docs66.congreso0oaxaca.gob.mx/legislacion_estatal/Ley_de_Movilidad_para_el_Estado_de_Oaxaca_(dto_ref_1268_aprob_LXVI_Legis_3_feb_2026_PO_Extra_10_feb_2026).pdf)



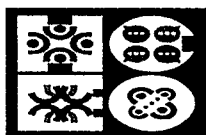
Así mismo, me permito invocar la Jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación con registro digital 2027627 de rubro: **DERECHO A LA MOVILIDAD. SUS DIMENSIONES INDIVIDUAL Y COLECTIVA**, que a la letra dice:

"La Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación determina que el derecho a la movilidad debe ser entendido a partir de sus dimensiones individual o colectiva. Así, mientras la dimensión individual se refiere a la posibilidad que tiene toda persona de desplazarse en condiciones de libertad, la dimensión colectiva se refiere a la existencia de diversos medios que permitan la movilidad de las personas según su modo de vida, y que permitan la satisfacción de sus necesidades y el desarrollo de la población, en beneficio de la colectividad.

Justificación: El derecho a la movilidad se define como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo. En este sentido, debe destacarse que el derecho a la movilidad tiene tanto una dimensión individual como una dimensión colectiva. En su dimensión individual, el derecho a la movilidad se traduce en la posibilidad que tiene cada persona de decidir libremente tanto sus movimientos como la manera de desarrollarlos. En su dimensión colectiva, el derecho a la movilidad supone el derecho de todas las personas y de la sociedad a la coexistencia de varias formas de movilidad, que respondan a diversos modos de vida, y que permitan la satisfacción de necesidades".<sup>16</sup>

Por su parte, me permito invocar también la Jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación con registro digital 2027626 de rubro: **DERECHO A LA MOVILIDAD. LAS AUTORIDADES DEBEN GARANTIZAR QUE SE CUMPLA EN CONDICIONES**

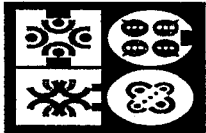
<sup>16</sup> Tesis 2ª./J.70/2023(11a.) registro digital: 2027627 visible en: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2027627>



DE SEGURIDAD VIAL, ACCESIBILIDAD, EFICIENCIA, SOSTENIBILIDAD, CALIDAD,  
INCLUSIÓN E IGUALDAD, que a la letra dice:

"La Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación determina que las autoridades encargadas de garantizar el derecho a la movilidad deben observar que éste se dé en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Justificación: La movilidad es la posibilidad que tiene cada persona de desplazarse libremente con el propósito de alcanzar diversos fines que dan valor a su vida. En este sentido, la garantía del derecho a la movilidad debe realizarse en cumplimiento de las siguientes condiciones: 1) Seguridad vial: el sistema de movilidad debe considerar la prevención del delito y de violaciones a derechos humanos, así como la reducción de accidentes que pueden tener como consecuencia una afectación a la integridad física o a la vida de las personas; 2) Accesibilidad: la movilidad se tiene que garantizar a todas las personas, asegurando que el sistema de movilidad cuente con accesibilidad física, accesibilidad económica, sin discriminación, tomando en cuenta que se debe acondicionar a las necesidades específicas de algunos grupos, y con acceso a la información; 3) Eficiencia: el sistema de movilidad debe ser el adecuado para cumplir con su función y ha de buscar que las personas puedan desplazarse de un lugar a otro del modo más eficiente posible; 4) Sostenibilidad: el sistema de movilidad debe planearse procurando el menor impacto posible al medio ambiente, específicamente, con planificación y tecnología que controle, reduzca y prevenga la emisión de gases de efecto invernadero; 5) Calidad: el sistema de movilidad debe garantizar que los espacios, tecnologías, infraestructura y demás elementos que lo conforman se encuentran en buen estado y cumplen con las condiciones mínimas de seguridad e higiene; además, el servicio que se provea debe desempeñarse por personas capacitadas



que den un trato idóneo a las personas usuarias, e incluye también la obligación de dar mantenimiento al sistema de movilidad, y 6) Inclusión e igualdad: el sistema de movilidad debe asegurar que nadie quede excluido del ejercicio del derecho a la movilidad, tomando en cuenta que en algunas ocasiones la igualdad va más allá de no negar el acceso, sino que necesita de medidas específicas para garantizar que los espacios y mecanismos de movilidad pueden ser utilizados por todas las personas en igualdad de condiciones".<sup>17</sup>

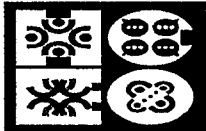
Cabe señalar que, de aprobarse la presente Iniciativa, se contribuiría a la creación de un registro obligatorio que coadyuvará a la identificación de las y los responsables en accidentes; la prevención de robo y comercialización ilícita; la integración de un padrón para la planeación urbana y generación de estadísticas; así como el control de vehículos que excedan velocidades seguras.

Por las razones expuestas, se considera necesario reformar la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca, así como la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Oaxaca, para establecer la obligación de registrar ante la Secretaría de Movilidad los vehículos eléctricos individuales que circulen en la entidad, así como imponer a sus conductores el deber de utilizar casco certificado durante su operación, contribuyendo con ello a la construcción de un sistema de movilidad más seguro, eficiente y responsable; por lo que se ilustra el siguiente cuadro comparativo con la finalidad de visibilizar el alcance de la Iniciativa propuesta:

**LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA.**

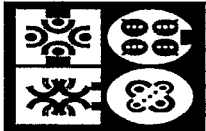
TEXTO ACTUAL	TEXTO PROPUESTO
--------------	-----------------

<sup>17</sup> Tesis: 2º./J.71/2023(11 a.) con registro digital: 2027626, visible en: <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2027626>

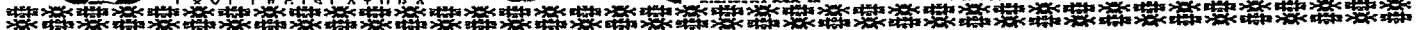


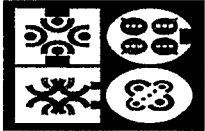
<p>Artículo 4. Para los efectos de aplicación e interpretación de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>I a la XXXIX.- (...)</p> <p>XL a la LXXIII.- (...)</p>	<p>Artículo 4. Para los efectos de aplicación e interpretación de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>I a la XXXIX.- (...)</p> <p><b>XL.- MICROMOVILIDAD: Modalidad de transporte individual mediante vehículos ligeros que incluyen: scooters, monopatines, bicicletas eléctricas, bicimotos y otros dispositivos de propulsión humana o eléctrica que alcanzan una velocidad baja de hasta 25 km/h o moderada de hasta 45 km/h y pueden ser compartidos o de uso particular.</b></p> <p><b>XLI a la LXXIV.- (...)</b></p>
<p>Artículo 26.- Las campañas de seguridad y educación vial se dirigirán a:</p> <p>I a la IV.- (...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p>	<p>Artículo 26.- Las campañas de seguridad y educación vial se dirigirán a:</p> <p>I a la IV.- (...)</p> <p><b>V.- Usuarios de vehículos ligeros de micromovilidad.</b></p> <p>(...)</p> <p>(...)</p> <p>(...)</p>
<p>Artículo 37.- Corresponde a la Secretaría:</p> <p>I a la XXXIII.- (...)</p>	<p>Artículo 37.- Corresponde a la Secretaría:</p> <p>I a la XXXIII.- (...)</p>





XXXIV a la XLV.- (...)	XXXIV.- Registrar los vehículos ligeros de micromovilidad de uso público o privado, con domicilio en el Estado y expedir la cromática de identificación para su circulación. XXXV a la XLVI.- (...)
Artículo 183. Es obligación de los conductores que manejen vehículos: I a la III.- (...)	Artículo 183. Es obligación de los conductores que manejen vehículos: I a la III.- (...) IV.- Registrar ante la Secretaría de Movilidad del Estado, los vehículos ligeros de micromovilidad así como tramitar el permiso correspondiente para su circulación en la Entidad.
Artículo 255. Los ciclistas tienen las siguientes obligaciones: I a la XVIII.- (...)	Artículo 255. Los ciclistas tienen las siguientes obligaciones: I a la XVIII.- (...) XIX. Al desplazarse en bicicleta eléctrica, deberá utilizar casco certificado que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia o los estándares nacionales e internacionales reconocidos por la autoridad competente; de no acatar esta disposición será acreedor a una multa de 3 UMAS.
	TÍTULO NOVENO





SIN CORRELATIVO

DE LA PROMOCIÓN Y EL FOMENTO PARA  
EL USO DE LA BICICLETA

**CAPÍTULO V**

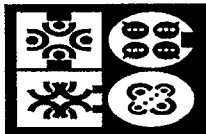
**DEL TRANSPORTE LIGERO DE  
MICROMOVILIDAD**

**Artículo 259.** El transporte ligero de micromovilidad estará conformado por el conjunto de vehículos ligeros que incluyen: scooters, monopatines, bicicletas eléctricas, bicimotos y otros dispositivos de propulsión humana o eléctrica que alcanzan una velocidad baja de hasta 25 km/h o moderada de hasta 45 km/h y pueden ser compartidos o de uso particular.

**Artículo 260.** El Gobernador del Estado, a través de la Secretaría, implementará el registro de vehículos ligeros de micromovilidad, debiendo proveer en el ámbito de sus atribuciones, las condiciones de seguridad vial para el uso de este tipo de transporte.

**Artículo 261.** Las y los usuarios de vehículos ligeros de micromovilidad tienen los siguientes derechos:

- I. Circular de forma segura de acuerdo con la jerarquía de movilidad;

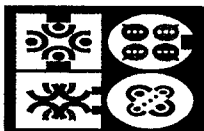


- II. Contar con una zona de espera dentro de los carriles de tránsito, para salvaguardar su integridad física;
- III. Hacer uso de los estacionamientos que para tales efectos implementen los Ayuntamientos.

Artículo 262. Las y los usuarios de vehículos ligeros de micromovilidad tienen las siguientes obligaciones:

- I. Registrar ante la Secretaría, su vehículo ligero de micromovilidad;
- II. Respetar la carga máxima autorizada por el fabricante;
- III. Utilizar casco certificado por la Norma Oficial Mexicana correspondiente o los estándares nacionales e internacionales reconocidos por la autoridad competente;
- IV. Circular con luces o focos en la parte delantera que proyecte luz blanca o amarilla y en la parte trasera con luces o focos que refleje luz roja, para circulación nocturna;

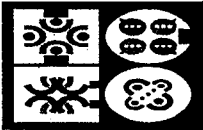




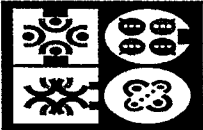
	<p>V. No circular en estado de ebriedad, bajo efectos de enervantes ni de manera imprudente; y</p> <p>VI. Las demás que señalen los reglamentos de Movilidad, Tránsito y Vialidad del Estado y autoridades competentes.</p>
--	---

LEY DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE OAXACA

TEXTO ACTUAL	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 3. Para la aplicación e interpretación de la presente Ley, se entenderá por:</p> <p>I a la XXIII.- (...)</p> <p>XXIV a la XXXIV.- (...)</p>	<p>Artículo 3. Para la aplicación e interpretación de la presente Ley, se entenderá por:</p> <p>I a la XXIII.- (...)</p> <p><b>XXIV.- MICROMOVILIDAD:</b> Modalidad de transporte individual mediante vehículos ligeros que incluyen: scooters, monopatines, bicicletas eléctricas, bicimotos y otros dispositivos de propulsión humana o eléctrica que alcanzan una velocidad baja de hasta 25 km/h o moderada de hasta 45 km/h y pueden ser compartidos o de uso particular.</p> <p>XXV a la XXXV.- (...)</p>



<p>Artículo 36. Los vehículos se clasifican en:</p> <p>I.- (...)</p> <p>II.- Motocicletas;</p> <p>III a la X.- (...)</p>	<p>Artículo 36. Los vehículos se clasifican en:</p> <p>I.- (...)</p> <p><b>II.- Vehículos ligeros de micromovilidad;</b></p> <p><b>III a la XI.- (...)</b></p>
<p>Artículo 51.- Los vehículos que circulan por las vías públicas del Estado de Oaxaca y que no se encuentren registrados en otra Entidad Federativa, deberán registrarse en el Registro Público Vehicular y portar la Constancia de Inscripción, en el parabrisas de la unidad de motor.</p> <p>A quien no cumpla con dicha disposición, se le impondrá una multa de 6 a 10 UMAS.</p>	<p>Artículo 51.- Los vehículos que circulan por las vías públicas del Estado de Oaxaca y que no se encuentren registrados en otra Entidad Federativa, deberán registrarse en el Registro Público Vehicular y portar la Constancia de Inscripción, en el parabrisas de la unidad de motor.</p> <p><b>Las y los usuarios de vehículos ligeros de micromovilidad, deberán registrarse ante la Secretaría de Movilidad del Estado, misma que expedirá la cromática de identificación del vehículo.</b></p> <p>A quien no cumpla con dicha disposición, se le impondrá una multa de 6 a 10 UMAS.</p>
<p>Artículo 57. Los conductores de bicicletas tendrán las siguientes obligaciones:</p> <p>I a la X.- (...)</p>	<p>Artículo 57. Los conductores de bicicletas tendrán las siguientes obligaciones:</p> <p>I a la X.- (...)</p> <p><b>XI.- Al desplazarse en bicicleta eléctrica, deberá utilizar casco</b></p>



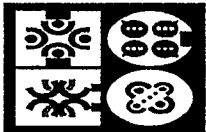
<p>XI.- Las que les señalen el Reglamento de la presente Ley y demás disposiciones normativas aplicables.</p>	<p>certificado que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia; de no acatar esta disposición será acreedor a una multa de 3 UMAS.</p> <p>XII.- (...)</p>
---	--

En mérito de lo expuesto y fundado, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XL AL ARTÍCULO 4, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LAS SUBSECUENTES; SE ADICIONA LA FRACCIÓN V AL ARTÍCULO 26; SE ADICIONA LA FRACCIÓN XXXIV AL ARTÍCULO 37, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LAS SUBSECUENTES; SE ADICIONA LA FRACCIÓN IV AL ARTÍCULO 183; SE ADICIONA LA FRACCIÓN XIX AL ARTÍCULO 255; Y SE ADICIONA EL CAPÍTULO V DEL TRANSPORTE LIGERO DE MICROMOVILIDAD, AL TÍTULO NOVENO; TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA; Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XXIV AL ARTÍCULO 3, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LAS SUBSECUENTES; SE ADICIONA LA FRACCIÓN II AL ARTÍCULO 36, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LAS SUBSECUENTES; SE REFORMA EL ARTÍCULO 51; Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 57, RECORRIÉNDOSE EN SU ORDEN LA SUBSECUENTE; TODOS DE LA LEY DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE OAXACA;** siguiente:

**DECRETO**

**ÚNICO.** – Se adiciona la fracción XL al artículo 4, recorriéndose en su orden las subsecuentes; se adiciona la fracción V al artículo 26; se adiciona la fracción XXXIV al artículo 37, recorriéndose en su orden las subsecuentes; se adiciona la fracción IV





al artículo 183; se adiciona la fracción XIX al artículo 255; y se adiciona el Capítulo V DEL TRANSPORTE LIGERO DE MICROMOVILIDAD, AL TÍTULO NOVENO; todos de la Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca; y se adiciona la fracción XXIV al artículo 3 recorriéndose en su orden las subsecuentes; se adiciona la fracción II al artículo 36, recorriéndose en su orden las subsecuentes; se reforma el artículo 51; y se adiciona la fracción XI al artículo 57, recorriéndose en su orden la subsecuente; todos de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Oaxaca; para quedar como sigue:

### LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE OAXACA.

Artículo 4. Para los efectos de aplicación e interpretación de esta Ley, se entenderá por:

I a la XXXIX.- (...)

**XL.- MICROMOVILIDAD:** Modalidad de transporte individual mediante vehículos ligeros que incluyen: scooters, monopatines, bicicletas eléctricas, bicimotos y otros dispositivos de propulsión humana o eléctrica que alcanzan una velocidad baja de hasta 25 km/h o moderada de hasta 45 km/h y pueden ser compartidos o de uso particular.

XLI a la LXXIV.- (...)

Artículo 26.- Las campañas de seguridad y educación vial se dirigirán a:

I a la IV.- (...)

**V.- Usuarios de vehículos ligeros de micromovilidad.**

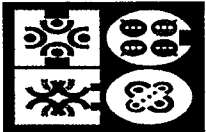
(...)

(...)

(...)

Artículo 37.- Corresponde a la Secretaría:





alcanzan una velocidad baja de hasta 25 km/h o moderada de hasta 45 km/h y pueden ser compartidos o de uso particular.

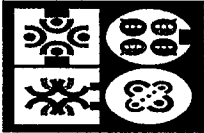
Artículo 260. El Gobernador del Estado, a través de la Secretaría, implementará el registro de vehículos ligeros de micromovilidad, debiendo proveer en el ámbito de sus atribuciones, las condiciones de seguridad vial para el uso de este tipo de transporte.

Artículo 261. Las y los usuarios de vehículos ligeros de micromovilidad tienen los siguientes derechos:

- I. Circular de forma segura de acuerdo con la jerarquía de movilidad;
- II. Contar con una zona de espera dentro de los carriles de tránsito, para salvaguardar su integridad física;
- III. Hacer uso de los estacionamientos que para tales efectos implementen los Ayuntamientos.

Artículo 262. Las y los usuarios de vehículos ligeros de micromovilidad tienen las siguientes obligaciones:

- I. Registrar ante la Secretaría, su vehículo ligero de micromovilidad;
- II. Respetar la carga máxima autorizada por el fabricante;
- III. Utilizar casco certificado por la Norma Oficial Mexicana correspondiente o los estándares nacionales e internacionales reconocidos por la autoridad competente;
- IV. Circular con luces o focos en la parte delantera que proyecte luz blanca o amarilla y en la parte trasera con luces o focos que refleje luz roja, para circulación nocturna;



- V. No circular en estado de ebriedad, bajo efectos de enervantes ni de manera imprudente; y
- VI. Las demás que señalen los reglamentos de Movilidad, Tránsito y Vialidad del Estado y autoridades competentes.

### LEY DE TRÁNSITO Y VIALIDAD DEL ESTADO DE OAXACA

Artículo 3. Para la aplicación e interpretación de la presente Ley, se entenderá por:  
I a la XXIII.- (...)

**XXIV.- MICROMOVILIDAD:** Modalidad de transporte individual mediante vehículos ligeros que incluyen: scooters, monopatines, bicicletas eléctricas, bicimotos y otros dispositivos de propulsión humana o eléctrica que alcanzan una velocidad baja de hasta 25 km/h o moderada de hasta 45 km/h y pueden ser compartidos o de uso particular.

XXV a la XXXV.- (...)

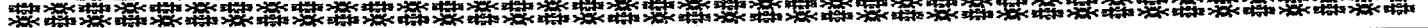
Artículo 36. Los vehículos se clasifican en:

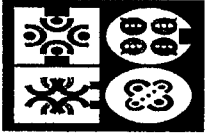
I.- (...)

**II.- Vehículos ligeros de micromovilidad;**

III a la XI.- (...)

Artículo 51.- Los vehículos que circulan por las vías públicas del Estado de Oaxaca y que no se encuentren registrados en otra Entidad Federativa, deberán registrarse en el Registro Público Vehicular y portar la Constancia de Inscripción, en el parabrisas de la unidad de motor.





Las y los usuarios de vehículos ligeros de micromovilidad, deberán registrarse ante la Secretaría de Movilidad del Estado, misma que expedirá la cromática de identificación del vehículo.

A quien no cumpla con dicha disposición, se le impondrá una multa de 6 a 10 UMAS.

Artículo 57. Los conductores de bicicletas tendrán las siguientes obligaciones:

I a la X.- (...)

**XI.- Al desplazarse en bicicleta eléctrica, deberá utilizar casco certificado que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia; de no acatar esta disposición será acreedor a una multa de 3 UMAS.**

XII.- (...)

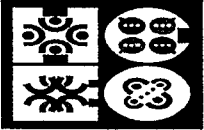
#### TRANSITORIOS

**PRIMERO.-** Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca y en la Gaceta Parlamentaria del Honorable Congreso del Estado.

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

**TERCERO.-** En el plazo de 90 días hábiles a la entrada en vigor del presente Decreto, la Secretaría de Movilidad del Estado en el ámbito de sus atribuciones y competencias, deberán realizar las el diseño de la plataforma para el registro y la cromática de identificación de los vehículos ligeros de micromovilidad; para su circulación en la Entidad.

**CUARTO.-** En el plazo de 90 días hábiles a la entrada en vigor del presente Decreto, la Secretaría de Seguridad Pública del Estado, en el ámbito de sus atribuciones y



HONORABLE  
CONGRESO  
DEL ESTADO  
DE OAXACA  
LXVI LEGISLATURA

"2026, Año del bicentenario del natalicio de Margarita Maza Parada,  
ejemplo de dignidad, lealtad y servicio a la Nación."

**Dip. María Francisca  
Antonio Santiago**

**DIPUTADA XIX**

competencias, deberá realizar las adecuaciones pertinentes al Reglamento de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Oaxaca; y dictar los lineamientos aplicables a los policías viales estatales para el debido cumplimiento del presente Decreto.

**QUINTO.-** La implementación del presente Decreto se realizará con los recursos humanos, materiales y tecnológicos existentes en la Secretaría de Movilidad del Estado y en la Secretaría de Seguridad Pública del Estado; sin generar estructuras administrativas adicionales.

Dado en la Sede del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Oaxaca.

San Raymundo Jalpan; Oaxaca, a 05 de Junio del 2026.

**ATENTAMENTE**

**"EL RESPETO AL DERECHO AJENO, ES LA PAZ"**



GOBIERNO CONSTITUCIONAL  
DEL ESTADO DE OAXACA  
PODER LEGISLATIVO

**LXVI LEGISLATURA**

DIP. MARÍA FRANCISCA ANTONIO SANTIAGO  
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN PERMANENTE  
DE SEGURIDAD PÚBLICA E INNOVACIÓN

**DIPUTADA MARÍA FRANCISCA ANTONIO SANTIAGO**  
**INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO MORENA**  
**LXVI LEGISLATURA DEL HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO.**

MFAS/KMD/\*rscht  
C.c.p. Archivo

GFT /ESCL/Scannerstatus HTTP/1.1  
Host: localhost

Host: localhost