



H. CONGRESO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA

Diputado José Luis Villalobos García

PRESIDENCIA

OFICIALIA DE PARTES

28 MAY 2026
13:55 hrs.

RECIBIDO
28 MAYO 2026
13:45

H. CONGRESO DEL ESTADO

H. CONGRESO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA

79705

H. CONGRESO DEL ESTADO PRESENTE.-

JOSÉ LUIS VILLALOBOS GARCÍA, Diputado de la Sexagésima Octava Legislatura del Honorable Congreso del Estado, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional con fundamento en lo que dispone los artículos 68, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Chihuahua 167, fracción I, 168, 168 BIS y 170 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, 2, fracción IV, 75, 76, fracción V, 77 y 102 del Reglamento Interior y de Prácticas Parlamentarias del Poder Legislativo, y demás relativos comparezco ante esta Honorable Soberanía, a fin de presentar; **INICIATIVA CON CARÁCTER DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE VIALIDAD Y TRÁNSITO PARA EL ESTADO DE CHIHUAHUA, EN MATERIA DE MOVILIDAD ELÉCTRICA Y MICROMOVILIDAD.** Lo anterior por los motivos y fundamentos que a continuación se expresan:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las ciudades de nuestro país atraviesan un punto de inflexión en la forma en que las personas se desplazan, impulsado por el acelerado desarrollo tecnológico y la necesidad urgente de contar con alternativas de transporte eficientes y accesibles.



Diputado José Luis Villalobos García

H. CONGRESO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA

Esta profunda transformación urbana exige que las instituciones actualicen sus normativas para garantizar el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, sostenibilidad e inclusión, un principio que se encuentra plenamente consagrado en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. En estricta concordancia con este mandato federal, la Constitución Política del Estado de Chihuahua, mediante su artículo 64, otorga al Congreso local la responsabilidad irrenunciable de adecuar el marco jurídico para salvaguardar el orden público y la seguridad de sus habitantes.

En el Estado de Chihuahua, la realidad en las calles refleja claramente este cambio mediante la introducción de vehículos impulsados por motores eléctricos. A nivel nacional, este sector va ganando kilómetros; según datos de la Asociación Mexicana de Fabricantes e Importadores de Motocicletas (AMFIM), en 2022 los vehículos de dos ruedas de nuevos segmentos representaron el 1 por ciento de las 1.2 millones de unidades comercializadas, una tendencia en claro aumento.¹

Sin embargo, el marco normativo de la Ley de Vialidad y Tránsito fue diseñado antes de la llegada de estas opciones. Existen vehículos eléctricos que, por su diseño y potencia, desarrollan velocidades superiores a los 25 kilómetros por hora, equiparándose a las motocicletas de combustión interna. Al no estar definidos en la ley, circulan en la informalidad: sin registro vehicular, sin placas, sin acreditar conocimientos mediante una licencia y sin la obligatoriedad de usar equipo de seguridad. Esta situación genera una profunda desprotección legal, pues las personas usuarias enfrentan indefensión ante incidentes de tránsito al no existir un marco que regule su responsabilidad y sus derechos.

¹ <https://oem.com.mx/la-prensa/marcador/crece-mercado-de-motos-hibridas-y-electricas-en-mexico-15133983>



Diputado José Luis Villalobos García

**H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA**

Esta omisión legislativa representa un factor de riesgo vial y detona un conflicto constante en el espacio público. De acuerdo con el crecimiento del parque vehicular documentado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, una proporción cada vez mayor corresponde a unidades eléctricas veloces que no figuran en las estadísticas formales.

Aunado a la inseguridad vial, la falta de regulación compromete la seguridad patrimonial de los propietarios y la integridad física de los conductores. Al no contar con registro oficial, estos vehículos se vuelven un objetivo altamente atractivo para el robo, dificultando a las autoridades de seguridad pública su rastreo y recuperación. Físicamente, transitar de forma desordenada y sin sistemas de iluminación adecuados reduce su visibilidad ante automóviles de mayor tamaño, propiciando accidentes que, ante la falta de uso de casco protector, pueden derivar en lesiones severas o la pérdida total del patrimonio.

Para abordar esta realidad, es fundamental comprender que los sistemas de transporte combinan tres componentes esenciales: vehículo, infraestructura y usuario. En este contexto, surge la necesidad de definir técnicamente la micromovilidad.

La micromovilidad es una modalidad de transporte que usa vehículos ligeros personales como patines, patinetas, bicicletas, monopatines, entre otros, tanto en sus versiones mecánicas como eléctricas. Entre estas modalidades de transporte, la más común a nivel mundial sigue siendo la bicicleta, cuyos orígenes se remontan al siglo XIX, algunos años antes de la invención de los vehículos de motor.²

² <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=516&IdBoletin=187>



Diputado José Luis Villalobos García

**H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA**

Según datos del Foro de Transporte Internacional, se propone clasificar los microvehículos según su energía cinética (velocidad por masa). Esta agrupación, basada además en experiencias de diversos países, fija límites: en la Unión Europea, 25 km/h para bicicletas; 25 a 45 km/h para motonetas (Reg. 168/2013) y, en Estados Unidos, entre 20 y 32 km/h para monopatines, según cada estado.

La alianza Nueva Movilidad Urbana (NUMO) sugiere además evaluar cinco atributos –velocidad máxima, peso, espacio requerido, emisiones y aportación al sedentarismo– mediante gráficos de radar: a mayor área de impacto, más regulaciones.

Para solucionar esta problemática y dotar de certeza jurídica a la ciudadanía, es indispensable homologar los criterios locales con el marco legal y el derecho comparado. Por ello, esta propuesta materializa lo establecido por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual define de manera técnica que un vehículo motorizado es todo aquel que supera los 25 kilómetros por hora, sin importar el tipo de motor que lo impulse.

Asimismo, la iniciativa atiende el Objetivo 4.3 de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que promueve activamente la homologación de los reglamentos locales para incorporar criterios específicos de regulación aplicables a la micromovilidad.

En la esfera internacional, la Agenda 2030 cuenta con Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU que se vinculan directamente con la regulación de bicicletas, scooters y motocicletas eléctricas para garantizar una movilidad segura y sostenible. Puntualmente, incide en el ODS 3 sobre Salud y Bienestar (meta 3.6), cuyo fin es reducir a la mitad el número de muertes y lesiones globales por accidentes de tránsito para 2030, un propósito que se fortalece con la regulación



Diputado José Luis Villalobos García

**H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA**

de vehículos de micromovilidad eléctrica mediante el casco obligatorio, límites de velocidad, zonas de circulación diferenciadas y formación de usuarios para bajar la siniestralidad vial.

De igual forma, aporta al ODS 7 de Energía Asequible y No Contaminante (meta 7.2) al buscar aumentar la proporción de energía renovable, ya que el fomento de vehículos eléctricos para transporte urbano impulsa el uso de electricidad de este origen en lugar de combustibles fósiles.

Adicionalmente, atiende el ODS 9 sobre Industria, Innovación e Infraestructura (meta 9.1) al plantear el desarrollo de infraestructuras sostenibles, resilientes e inclusivas, donde la adecuación de carriles seguros, áreas de estacionamiento regulado y puntos de recarga eléctrica forma parte integral de esta visión. Todo esto complementa y refuerza el Objetivo 11, fomentando el desarrollo de ciudades inclusivas equipadas con sistemas de transporte eficientes. Bajo estos lineamientos, entidades como la Ciudad de México aplican ya este límite técnico para diferenciar la micromovilidad de los vehículos motorizados.

La presente iniciativa integra los conceptos de "Vehículo de Micromovilidad" y "Vehículo Eléctrico Ligero" para establecer este mismo parámetro en Chihuahua. Con esta reforma, todo vehículo eléctrico que lo supere asumirá responsabilidades equivalentes a las de una motocicleta convencional. Esta modificación anticipa un futuro urbano sostenible, donde la micromovilidad eléctrica será pieza clave en la intermodalidad y conectividad con el transporte público. Reconocer su existencia legal es el primer paso para regular su uso responsable, prevenir externalidades negativas y aprovechar sus virtudes en términos de eficiencia, equidad y medio ambiente, dotando a las autoridades de las herramientas necesarias para salvaguardar la vida de todos los usuarios de la vía.



Diputado José Luis Villalobos García

H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

Por lo anteriormente expuesto, me permito someter a consideración de esta soberanía, el presente proyecto con carácter de:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO.- Se **REFORMAN** las fracciones I y II del artículo 36; la fracción V del artículo 44; la fracción XI del artículo 50; la fracción I del apartado de Servicio Particular del artículo 54; y se **ADICIONAN** las fracciones X, XI y XII al artículo 2, así como un tercer párrafo al artículo 64, todos de la Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua, para quedar redactados de la siguiente manera:

ARTÍCULO 2. Para los efectos de la presente Ley, se entiende por:

I. a IX. ...

X. Vehículo de Micromovilidad: Todo medio de transporte de dos o más ruedas, de tracción humana, pedaleo asistido o propulsión eléctrica, cuya velocidad máxima de fábrica no supere los veinticinco kilómetros por hora.

XI. Vehículo Eléctrico Ligero: Medio de transporte de dos o más ruedas provisto de un motor eléctrico con potencia nominal superior a doscientos cincuenta vatios y hasta un kilovatio, o que por sus características de diseño desarrolla una velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora.

XII. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas, propulsado por un motor de combustión interna con cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos, o por un motor eléctrico con potencia nominal superior a un kilovatio.



Diputado José Luis Villalobos García

H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

ARTÍCULO 36. Sin perjuicio de lo dispuesto en las demás disposiciones contenidas en esta Ley y en sus reglamentos, los vehículos que transiten por las vías públicas por lo menos deberán poseer en correcto funcionamiento los siguientes sistemas, dispositivos, equipo y accesorios de seguridad:

I. Dos faros frontales que proyecten luz blanca, o uno tratándose de motocicletas **y vehículos eléctricos ligeros**;

II. Dos luces traseras cubiertas con micas de color rojo, o una tratándose de motocicletas **y vehículos eléctricos ligeros**, para efecto de ser visualizadas durante la noche;

III a VIII. ...

ARTÍCULO 44. La Secretaría de Hacienda expedirá las placas de circulación que correspondan de acuerdo al tipo de vehículo de que se trate, de conformidad a las disposiciones de esta Ley y reglamento correspondiente. Estas se clasifican en:

I. a IV. ...

V. Para motocicletas **y vehículos eléctricos ligeros**.

ARTÍCULO 50. Son obligaciones de los conductores:

I. a X. ...

XI. Utilizar casco protector, tanto los conductores como sus acompañantes, en el caso de que los vehículos fuesen motocicletas **o vehículos eléctricos ligeros**; y

XII. ...



Diputado José Luis Villalobos García

H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

ARTÍCULO 54. Las licencias de conducir se clasifican en: De servicio particular y de chofer de servicio público, teniendo a su vez las siguientes subclasificaciones:

De Servicio Particular:

I. De motociclista, que autoriza al interesado a manejar cualquier tipo de motocicleta **y vehículo eléctrico ligero;**

II. a III. ...

ARTÍCULO 64. ...

...

...

Queda estrictamente prohibida la circulación de motocicletas y vehículos eléctricos ligeros sobre las ciclovías, aceras, andadores y zonas de uso exclusivo peatonal. El uso de la infraestructura ciclista queda reservado exclusivamente para bicicletas y vehículos de micromovilidad.

TRANSITORIOS

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



"2026, Año del Bicentenario de la Abolición de la Esclavitud en el Estado de Chihuahua"

Diputado José Luis Villalobos García

H. CONGRESO DEL ESTADO
DE CHIHUAHUA

SEGUNDO.- El Ejecutivo del Estado contará con 180 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar las adecuaciones necesarias al Reglamento de la Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua y demás disposiciones normativas aplicables.

ECONÓMICO. Aprobado que sea, tórnese a la Secretaría para que elabore la minuta de Decreto, en los términos en que deba publicarse.

DADO en la sede del Poder Legislativo del Estado de Chihuahua, a los 28 días del mes de mayo de 2026.

ATENTAMENTE

DIP. JOSÉ LUIS VILLALOBOS GARCÍA.

La presente hoja de firmas corresponde a iniciativa con carácter de decreto, a efecto de REFORMAR Y ADICIONAR la Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua en materia de movilidad eléctrica.