

CONTENIDO

Iniciativas

Que reforma y adiciona diversas disposiciones a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de autorregulación de autotransporte, a cargo de la diputada Laura Irais Ballesteros Mancilla, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

Anexo II-6-1

Miércoles 24 de septiembre

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE AUTORREGULACIÓN DE AUTOTRANSPORTE PRESENTADA POR LA DIPUTADA LAURA IRAÍS BALLESTEROS MANCILLA INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

La suscrita diputada, Laura Irais Ballesteros Mancilla, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXVI Legislatura, con fundamento en los artículos 71 fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como el Artículo 6, fracción I y los Artículos 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración del Pleno de la H. Cámara de Diputados la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en Materia de autorregulación de autotransporte, con base a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Contexto y accidentes recientes:

Recientemente, diversos accidentes **trágicos** en México han evidenciado la necesidad urgente de reforzar la seguridad vial, especialmente en el transporte de carga. Uno de los más impactantes fue la explosión de una *pipa* de gas LP ocurrida el 10 de septiembre de 2025 bajo el Puente de la Concordia, en la Ciudad de México, tras la volcadura de un tráiler cisterna que transportaba cerca de 50 mil litros de gas¹.

¹ En imágenes: la tragedia, los daños y la respuesta al estallido de una pipa de gas en el Puente de la Concordia - Infobae: <https://www.infobae.com/fotos/2025/09/11/en-imagenes-la-tragedia-los-danos-y-la-respuesta-al-estallido-de-una-pipa-de-gas-en-el-puente-de-la-concordia/>

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE AUTORREGULACIÓN DE AUTOTRANSPORTE PRESENTADA POR LA DIPUTADA LAURA IRAÍS BALLESTEROS MANCILLA INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

Este siniestro provocó una onda expansiva y un incendio de grandes proporciones que alcanzó a vehículos y personas en las inmediaciones, dejando al menos **8 personas fallecidas y 94 lesionadas**.²

En años recientes se han registrado *múltiples colisiones fatales* involucrando tráileres con doble remolque en distintas carreteras del país. En cuanto al tipo de vehículo y su participación en colisiones en los 15,020 siniestros registrados en 2021 participaron 23,986 vehículos, entre los que se incluyen: 3,185 articulados, y 1,213 doble articulados, de éstos últimos el 67% fueron responsables y el 33% participaron en calidad de involucrados; el total de víctimas en las colisiones provocadas por los vehículos doble articulados fue de 75 personas fallecidas en el lugar y 161 resultaron lesionadas.³

El transporte de carga en México se divide principalmente en dos categorías según la SICT (2020): la movilización de carga general, que representa el 87% del total, y la carga especializada, que constituye el 13% restante. Dentro de esta última, el transporte de materiales peligrosos domina con un 81%, seguido por vehículos voluminosos con 11%, automóviles sin rodar o “vehículos madrina” con 5%, y finalmente, el traslado de fondos y valores, que representa el 3% de la carga especializada.⁴

Estos sucesos han generado gran **indignación social** y puesto de relieve deficiencias en la supervisión y cumplimiento de la normatividad vigente en materia de autotransporte federal.

² Janetsky, M., & Pesce, F. (2025, 11 de septiembre). *Investigan explosión de camión de gas en la Ciudad de México. Gobierno fortalecerá seguridad*. AP News. <https://apnews.com/article/mexico-explosion-camion-gas-2a634e96818f551161f13a3e1279b244>

³ Valdés Robledo, S., & Robledo Ortiz, A. (2024). *El transporte de carga: los dobles remolques: Marco jurídico, derecho comparado, iniciativas presentadas y opiniones especializadas* (SAPI-ASS-14-24). Cámara de Diputados, Secretaría de Servicios Parlamentarios. <https://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/spi/SAPI-ASS-14-24.pdf>

⁴ Gobierno de México, Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Lineamientos para el Mapa de Ruta Tecnológica del Transporte Terrestre en México Visión 2021-2050. Disponible en: https://drive.google.com/file/d/1_59a_hFEqw2zoe6oHJTJ4QXdxg7uN6Uz/view [15 de noviembre de 2024]

Accidentes multifactoriales y participación de vehículos de carga

Es importante señalar que los accidentes de tránsito tienen un origen multifactorial. Conforme al Instituto Mexicano del Transporte (IMT), las colisiones no son responsabilidad exclusiva de un solo tipo de vehículo, sino el resultado de diversas causas que pueden involucrar al *factor humano* (errores o imprudencia del conductor), las *condiciones mecánicas del vehículo*, el *estado del camino* o incluso factores naturales⁵. Las estadísticas oficiales respaldan esta afirmación. Durante 2022 se registraron 14,067 colisiones en carreteras federales mexicanas; en casi la mitad de estos siniestros estuvo presente al menos un factor humano como causa contribuyente (imprudencia al volante, fatiga, influjo de sustancias, etc.)⁶. En menor medida, también se identificaron causas vehiculares (frenos en mal estado, fallas mecánicas o carga mal sujeta) en alrededor del 11% de los casos⁷, además de cuestiones vinculadas al camino (superficies mojadas, señalización deficiente, etc.).

Cabe destacar la participación de vehículos de carga en los accidentes. De los 22,755 vehículos involucrados en colisiones ocurridas en 2022 en la red carretera federal, 5,875 (≈25.8%) correspondieron a vehículos de carga – incluyendo camiones unitarios, tractocamiones sencillos y dobles–, en comparación con 13,476 vehículos ligeros (automóviles y camionetas pickup, ≈59.2%)⁸.

Si bien los vehículos ligeros representan la mayor proporción de unidades siniestradas, los percances que involucran a transportes de carga pesada tienden a tener consecuencias más graves dada la magnitud de sus masas y cargas. Las tragedias recientes con trailers cisterna de gas y doble remolque han puesto en evidencia que, cuando un vehículo de gran peso sufre un accidente y no cuenta con las condiciones de seguridad adecuadas, el potencial de daño a la

⁵ Huerta, A. L. (2023, 26 de agosto). *Imprudencia, principal factor en accidentes de vehículos de carga*. Revista TyT. <https://www.tyt.com.mx/nota/vehiculos-de-carga-involucrados-en-el-28-de-los-accidentes-carreteros>

⁶ Idem.

⁷ Idem.

⁸ Cuevas Colunga, A. C., Silva Rivera, M. E., & Moctezuma Ramírez, R. (2023). *Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales, 2022* (Documento Técnico No. 89). Instituto Mexicano del Transporte. <https://es.scribd.com/document/675827870/Anuario-Estadistico-de-Accidentes-en-Carreteras-Federales-2022>

vida humana, al medio ambiente y a la infraestructura es sumamente elevado. Por ello, resulta imperativo reforzar el marco normativo y su aplicación para garantizar que estos vehículos operen bajo estrictas medidas de seguridad, minimizando el riesgo de nuevos siniestros de alto impacto.

De acuerdo con estadísticas de North American Transportation Statistics 84, el número de personas que murieron por accidente de camiones pesados en el periodo 1995-2015 fueron para Canadá, Estados Unidos y México de: mil 435 muertes, 13 mil 950 y 9 mil 352 muertes respectivamente. De las cifras se desprende que de 1995 hasta 2012 en México el número de muertes por accidente de camiones pesados muestra la tendencia de incremento, así se tiene que el número de muertes más alto se registró en 2010 con 986 muertes, seguido de 2011 con 958 y 905 en 2012.⁹

Por otra parte, de acuerdo con un estudio del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), de 2016, el frenado de un tráiler doble remolque, con 74 toneladas, necesitaría frenar 52 metros antes y tardaría al menos 4 segundos en hacer un alto total.¹⁰

Marco normativo vigente: NOM-012-SCT-2-2017 y obligaciones de seguridad

Actualmente, la operación del autotransporte federal de carga en vías generales de comunicación se rige, entre otras disposiciones, por la **Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017**¹¹, publicada el 26 de diciembre de 2017 en el Diario Oficial de la Federación. En ella, se establecen los límites de peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos

⁹ North American Transportation Statistics, Muertes en accidentes según modo de transporte (Número de personas). Disponible en: <https://www144.statcan.gc.ca/nats-stna/tables-tableaux/dt-tdd-3-1-esp.htm>

¹⁰ Flores Centeno, O., Fabela Gallegos, M. de J., Vázquez Vega, D., Hernández Jiménez, J. R., & Sánchez Vela, L. G. (2016). *Análisis de la estabilidad direccional de unidades doblemente articuladas utilizando convertidores tipo "A" y "H"*. Instituto Mexicano del Transporte. Recuperado de <https://imt.mx/resumen-publicaciones.html?IdPublicacion=886&IdTipo=Publicaci%C3%B3n%20t%C3%A9cnica%20No.473&LbPalabra=0>

¹¹ Diario Oficial de la Federación. (2017, 26 de diciembre). NORMA Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, Sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. DOF. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017

de autotransporte de carga en jurisdicción federal, así como diversos requisitos técnicos de seguridad, especialmente para las configuraciones más voluminosas.

Además, entre las especificaciones que establece la NOM antes mencionada, se destaca que los tractocamiones doblemente articulados deben:

- a. Contar con frenos antibloqueo y sistemas de ajuste automático de frenos;
- b. Contar con Información de velocidad y localización a través de GPS;
- c. Circular a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora, o la que se indique en el señalamiento cuando sea menor;
- d. Las luces se encenderán mediante sistema electrónico al momento de ponerlo en marcha;
- e. Contarán con espejos auxiliares en la parte delantera para la reducción de puntos ciegos;
- f. Circularán confinados al carril de la extrema derecha, excepto en rebase, y con un mínimo de 100 metros de separación respecto a otros vehículos pesados. Los conductores deberán recibir capacitación y la licencia previo examen.
- g. El ancho máximo de las unidades de carga es de 2.60 metros, la altura de 4.25 metros y 31 metros de largo.

El peso bruto vehicular permitido para este tipo de tractocamiones es de 66.5 toneladas, con la posibilidad de aumentar 1.5 toneladas por cada eje motriz y una tonelada adicional por cada eje de carga, alcanzando así un límite máximo de 75.5 toneladas. Cabe resaltar que, desde la entrada en vigor de la NOM en febrero de 2018, los tractocamiones o “fulles” están obligados a cumplir con estas disposiciones, incluso cuando su carga sea menor al peso base de 66.5 toneladas.

Es decir, esta norma busca asegurar que todos los vehículos de carga en carreteras federales operen dentro de parámetros seguros de peso, tamaño y capacidad, reduciendo la probabilidad de fallas catastróficas (por ejemplo, volcaduras o fallas de frenos por sobrepeso).

Además, se requiere una previa autorización expresa, la cual es otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SICT) para que un tractocamión doblemente articulado pueda

circular en vías federales¹². Esta autorización implica un proceso de *certificación técnica* del vehículo y sus componentes de seguridad, incluyendo la verificación física de que cumple con todos los requisitos (dimensiones, dispositivos, condiciones mecánicas, etc.) antes de otorgar el permiso.

Paralelamente, entró en vigor la NOM-087-SCT-2-2017¹³ sobre *horas de servicio* de los operadores, que por primera vez en México obliga a los conductores de transporte de carga a llevar una bitácora de horas de conducción y descanso, sea en formato físico o electrónico.

Es importante resaltar que los choferes de tractocamión doblemente articulado son, por disposición normativa, aquellos de mayor pericia y experiencia: la reglamentación exige que cuenten con licencia federal tipo “E” (renovable cada 2 años), la cual solo se expide a conductores con al menos dos años de experiencia previa manejando vehículos de categorías inferiores (Tipo B o C) y tras aprobar capacitación y exámenes específicos para esta configuración. Estos requisitos aseguran que los conductores de doble remolque tengan los conocimientos y habilidades necesarias para maniobrar con seguridad unidades de gran longitud y peso.

Sin embargo, la mera existencia de la norma no garantiza su cumplimiento. La efectividad de la NOM-012-SCT-2-2017 depende en gran medida de que haya mecanismos robustos de inspección, verificación y sanción que aseguren que ningún vehículo exceda los límites o circule sin los aditamentos de seguridad requeridos.

En este sentido, el artículo 70 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte tiene a su cargo la inspección, verificación y vigilancia del autotransporte federal, pudiendo realizar revisiones en centros fijos de verificación de peso y dimensiones para corroborar que los vehículos en circulación cumplen con la normatividad aplicable, y aplicar sanciones a quienes resulten fuera

¹² Idem.

¹³ Diario Oficial de la Federación. (2018, 28 de junio). NORMA Oficial Mexicana NOM-087-SCT-2-2017, Que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de autotransporte federal. DOF. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5529381&fecha=28/06/2018

de norma. No obstante, en la práctica, los recursos y la infraestructura dedicados a la inspección han sido insuficientes para cubrir la extensa red carretera y la gran cantidad de vehículos que circulan a diario. Por ello, muchos transportistas incumplidos logran evadir la báscula o la revisión, con las consecuencias potencialmente desastrosas que ello conlleva.

Necesidad de reforzar la verificación, la autorregulación y las sanciones

De ahí que, surge la necesidad impostergable de fortalecer los mecanismos de verificación del transporte de carga en México, de fomentar la *corresponsabilidad* de los propios transportistas en el cumplimiento normativo (autorregulación) y de endurecer las sanciones a quienes infrinjan las disposiciones de seguridad. En primer término, es esencial garantizar que todos los vehículos de carga que transiten por carreteras federales sean sometidos a inspecciones técnicas y de peso/dimensiones de manera periódica o aleatoria. Aquellas unidades que no cuenten con los elementos de seguridad obligatorios o que excedan los límites establecidos no deben continuar circulando, por una razón primordial: proteger la vida de las personas que utilizan las vías terrestres.

El Estado tiene la responsabilidad de salvaguardar la seguridad vial, y esto implica apartar de la circulación a los vehículos en condiciones irregulares o peligrosas. Un camión con frenos deficientes, con sobrepeso o sin los aditamentos de seguridad representa un riesgo inaceptable para todos los usuarios de la vía, y tolerarlo equivaldría a comprometer vidas humanas.

No pasa inadvertido que implementar una red de puestos de inspección gubernamentales supone un desafío presupuestal y logístico considerable. En ese sentido, cobra relevancia la figura de la autorregulación prevista en la propia NOM-012-SCT-2-2017 (y precedente desde la NOM-012 de 2008). La autorregulación permite que las empresas transportistas o usuarias del transporte (es decir, quienes operan flotas privadas o contratan transporte) establezcan centros de verificación internos y procesos de control de peso y dimensiones certificados ante la autoridad.

Es decir, una empresa que cuenta con básculas certificadas y protocolos de revisión de sus camiones antes de salir a carretera puede obtener el reconocimiento oficial de que sus mediciones son confiables, y así sus unidades no tendrían que detenerse en todos los filtros de

peso externos, agilizando la logística. Este esquema de autorregulación, supervisado y aprobado por la SICT, no exige a los transportistas de posibles verificaciones aleatorias por parte de la autoridad¹⁴, pero sí contribuye a descongestionar los puntos de inspección gubernamental y, sobre todo, a crear una cultura de cumplimiento proactivo. Las empresas que se autorregulan invierten en tecnología y capacitación para asegurarse de que cada camión salga dentro de norma, pues entienden que ello redunda en seguridad para todos y continuidad de sus operaciones.

Desde el sector transportista se ha enfatizado que la autorregulación es una buena práctica que mejora la gestión de riesgos y la administración de la seguridad en la cadena logística¹⁵. Al pesar cada carga, verificar el amarre y las condiciones mecánicas antes del viaje, llevar los registros (peso bruto, ejes, dimensiones, etc.) e incluso compartir esos datos con la autoridad en tiempo real, se consigue anticipar y prevenir problemas que podrían derivar en accidentes o en sanciones en carretera. Por ello, una pieza central de esta iniciativa es reforzar jurídicamente la autorregulación como complemento de la verificación oficial, de modo que más empresas adopten el estándar y que la SICT tenga facultades claras para reconocer y auditar estos esquemas.

Finalmente, pero no menos importante, es necesario sancionar ejemplarmente el incumplimiento de las normas de peso, dimensiones y seguridad. Hasta ahora, muchas infracciones relativas a sobrepeso o condiciones técnicas inadecuadas han sido corregidas con multas relativamente bajas (en algunos casos calculadas en salarios mínimos, unidad de medida ya obsoleta) que no alcanzan a disuadir conductas irregulares. Peor aún, cuando un vehículo que viola la norma causa un accidente con víctimas mortales, las consecuencias legales han resultado poco claras o insuficientes.

Urge entonces endurecer el régimen de sanciones en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, de tal forma que *opere como un verdadero inhibidor*. Quien pretenda

¹⁴ Gómez, L. (2025, 1 de septiembre). *Autorregulación, compromiso empresarial y fortalecimiento institucional en la ANTP*. Revista Transportes y Turismo. <https://www.tyt.com.mx/nota/autorregulacion-compromiso-empresarial-y-fortalecimiento-institucional-en-la-antp>

¹⁵ Idem.

ahorrar costos evadiendo la normatividad debe saber que se arriesga no solo a una multa significativa, sino también a la pérdida de su permiso o concesión para operar en el autotransporte federal. Asimismo, debe establecerse gradualmente un vínculo entre la *gravedad del resultado* y la sanción: si la violación a la norma termina ocasionando daños masivos, lesiones o muertes, las penalidades económicas deben aumentar proporcionalmente e incluso contemplar agravantes especiales.

Experiencia internacional: seguridad con vehículos de gran capacidad

Al abordar esta problemática, conviene también mirar la experiencia internacional. México no es el único país que ha enfrentado el debate sobre la seguridad de los vehículos de carga de alta capacidad (doble remolque y configuraciones similares). En diversas jurisdicciones, lejos de prohibirse, estos vehículos han sido integrados a la operación bajo estrictos estándares técnicos y operativos, justamente lo que nuestra normatividad busca.

A nivel internacional, la Convención sobre Circulación por Carretera de las Naciones Unidas, de septiembre de 1949, establece ciertos requisitos para los vehículos motorizados que transitan por las carreteras de los Estados signatarios, incluyendo límites de peso y dimensiones de longitud. Aunque México se menciona en el documento, su papel es únicamente de observador, ya que no ha ratificado la Convención. Según este instrumento, los vehículos articulados pueden tener hasta 18 metros de longitud si cuentan con un remolque, y hasta 22 metros si llevan dos remolques, mientras que el peso máximo permitido para estas combinaciones es de 36.25 toneladas.¹⁶

Organismos especializados como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), a través del Foro Internacional de Transporte (ITF), han señalado que los High Capacity Vehicles (HCV) bien regulados pueden traer importantes beneficios. En foros de 2017 y 2018, el ITF recomendó que la tendencia mundial debería ser aprovechar vehículos de mayor capacidad siempre que cuenten con la tecnología y las *buenas prácticas* adecuadas, pues ello mejora la productividad y reduce el número de vehículos necesarios para mover la misma carga,

¹⁶ United Nations Treaty Collection, Convention on Road Traffic, Convención de 1949 sobre circulación por carretera. en: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1952/03/19520326%200336%20PM/Ch_XI_B_1_2_3.pdf

lo cual incluso puede mejorar la seguridad vial al haber menos camiones en carretera¹⁷. Con menos unidades circulando para transportar el mismo volumen de carga, se reduce la exposición al riesgo de accidentes y se disminuye la congestión y la contaminación.

Asimismo, en muchos países se han implementado o están en marcha pruebas piloto y reformas para permitir vehículos más largos o más pesados bajo ciertas condiciones. Por ejemplo, naciones europeas como Dinamarca, España o Alemania han autorizado proyectos piloto con combinaciones vehiculares extendidas (hasta 25.25 m o más) y mayores toneladas, monitorizando su desempeño en seguridad.

En Brasil operan configuraciones doblemente articuladas de hasta 91 toneladas (con restricción de velocidad a 60 km/h). Australia lleva la delantera con los llamados *Road Trains* bajo un esquema de *Performance-Based Standards*, llegando a combinar múltiples remolques de gran peso en rutas específicas. En Estados Unidos y Canadá existen estados o provincias que permiten dobles e incluso triples remolques, con límites variables según la jurisdicción, y en años recientes se discute la posibilidad de estandarizar incrementos de peso a nivel federal.

En la Unión Europea, si bien la norma general limita a 40 toneladas en tráfico internacional, varios países miembros aplican excepciones internas (Suecia, Finlandia, Países Bajos, entre otros, permiten camiones de 60 toneladas o más). Lejos de ser una anomalía, México forma parte de un grupo de países que han optado por aprovechar los beneficios logísticos y económicos de los vehículos de mayor capacidad, enfrentando el desafío de mantener la seguridad a través de la tecnología y la regulación inteligente.¹⁸

Un estudio del Instituto Mexicano del Transporte determinó que el tractocamión doblemente articulado –cuando opera en apego a norma– es la configuración que menos daña la infraestructura carretera, debido a que su peso se distribuye en más ejes y llantas que en

¹⁷ Foro Internacional del Transporte. (2019). *High Capacity Transport: Towards Efficient, Safe and Sustainable Road Freight*. OCDE/ITF. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/high-capacity-transport.pdf>

¹⁸ Valdés Robledo, S., & Robledo Ortiz, A. (2024). *El transporte de carga: los dobles remolques: Marco jurídico, derecho comparado, iniciativas presentadas y opiniones especializadas* (SAPI-ASS-14-24). Cámara de Diputados, Secretaría de Servicios Parlamentarios. <https://www.diputados.gob.mx/sedia/sia/spi/SAPI-ASS-14-24.pdf>

vehículos más pequeños¹⁹. Esto desmiente la noción de que “más grande significa más destructivo”: con las especificaciones correctas, un doble remolque puede ser incluso más amigable con el pavimento que varios camiones sencillos transportando la misma carga.

La lección internacional es clara: no se trata de eliminar a los doble remolque, sino de asegurar que solo circulen aquellos que cumplan condiciones estrictas. La sociedad espera –y con razón– que el transporte de carga por carretera sea seguro, sostenible y eficiente, sin sacrificar la integridad de las personas ni de las vías. Para lograrlo, es necesario combinar la aplicación rigurosa de las normas (verificación, sanción) con la adopción de tecnologías de seguridad vehicular y la profesionalización de los conductores. La iniciativa que se propone recoge estos principios, alineándose con las mejores prácticas globales en materia de autotransporte.

Objetivo de la iniciativa de ley

A partir de las consideraciones expuestas, esta iniciativa de ley tiene como objetivo central fortalecer el marco jurídico para la seguridad vial en el autotransporte de carga, a través de: (1) la mejora de las facultades de inspección y sanción de la autoridad competente (SICT y Guardia Nacional) para retirar de la circulación vehículos inseguros o fuera de norma; (2) la promoción e incorporación legal de esquemas de autorregulación empresarial que contribuyan a la verificación del peso y dimensiones sin impacto presupuestario elevado; y (3) la actualización de las sanciones y disposiciones obsoletas (por ejemplo, desindexar de salarios mínimos las multas, mirándolas a la Unidad de Medida y Actualización). Todo ello, con la mira puesta en prevenir tragedias como las vividas en el Puente de la Concordia y en tantos caminos del país, elevando los estándares de seguridad y haciendo efectiva la responsabilidad de los actores involucrados en el transporte de carga.

En concreto, la iniciativa propone reformar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en varios artículos clave, para dotar a la autoridad de herramientas más contundentes

¹⁹ Asociación Nacional de Transporte Privado. (2022). *Mesa de Diálogo “Doble Remolque: Equilibrando la Seguridad Vial y el Desarrollo Económico”*. https://www.antp.org.mx/src_dobleremolque/antp_Senado2022.pdf

y establecer obligaciones explícitas tanto para permisionarios como para usuarios del transporte. A continuación, se resume el contenido de las reformas específicas planteadas:

- **Facultar a la SICT para retirar vehículos irregulares de la circulación:** Se adiciona en el artículo 5º (atribuciones de la Secretaría) la facultad expresa de **retirar de la circulación al autotransporte federal** que no cumpla con las verificaciones técnicas, condiciones de peso, dimensiones, capacidad u otras disposiciones de la Ley y las Normas Oficiales Mexicanas. Es decir, se dará sustento legal claro a que un camión fuera de norma **pueda ser inmediatamente inmovilizado** hasta corregir su situación, protegiendo así al resto de los usuarios de la vía.
- **Revocación de permisos por incumplimiento en verificaciones de seguridad:** Se adiciona un segundo párrafo en los artículos 35 y 39 estableciendo que, si un permisionario no cumple con la **verificación vehicular obligatoria** (ya sea la inspección periódica o las revisiones de peso/dimensiones), **se revocará el permiso** para transitar en caminos federales. Esta medida busca ser un fuerte incentivo al cumplimiento: quien no verifique sus unidades **no podrá operar legalmente**. Además, se prevé que las empresas que cuenten con los elementos técnicos conforme a la NOM pertinente puedan **realizar ellas mismas la verificación técnica de sus vehículos** (es decir, autorregulación reconocida)²⁰, lo cual deberá hacerse bajo supervisión y lineamientos de la SICT.
- **Requisito de Autorización Expresa para doble remolque:** Se reforma el artículo 50 para dejar claramente asentado que los **tractocamiones con doble remolque** (denominados *fulles*) **deberán contar con la Autorización Expresa** emitida por la SICT, conforme a las normas oficiales, para poder circular. Sin esta autorización, **no podrán transitar**. Esto refuerza lo ya indicado en la NOM-012 y en lineamientos administrativos, llevándolo al rango de Ley para mayor eficacia y conocimiento general. Asimismo, en el mismo

²⁰ Gómez, L. (2025, 1 de septiembre). *Autorregulación, compromiso empresarial y fortalecimiento institucional en la ANTP*. Revista TyT. Recuperado de <https://www.tyt.com.mx/nota/autorregulacion-compromiso-empresarial-y-fortalecimiento-institucional-en-la-antp>

artículo 50 se faculta a la autoridad para **regular horarios de circulación y zonas urbanas** para el transporte de materiales y residuos peligrosos, en coordinación con otras dependencias (esto con miras a restringir, por ejemplo, que pipas de sustancias peligrosas circulen en horas pico o por zonas densamente pobladas, reduciendo riesgos).

- **Instrumentar legalmente la autorregulación:** Se crea el **Artículo 50 Bis**, que mandata a la Secretaría emitir lineamientos de autorización para la **autorregulación** como instrumento de verificación e inspección aplicado por los permisionarios de autotransporte de carga. En otras palabras, se da sustento legal a la figura de empresas autorizadas que **pesen y midan sus propios vehículos/cargas** y reporten a la autoridad, cumpliendo con la NOM aplicable. Esto permitirá ampliar la cobertura de la supervisión sin requerir únicamente inversión pública, ya que las propias empresas invertirán en básculas, telemetría y controles internos. La SICT reconocerá a quienes demuestren confiabilidad en sus procesos, sin perjuicio de inspecciones gubernamentales aleatorias para corroborar²¹[14].
- **Inspección con nuevas tecnologías (arcos dinámicos):** Se añade el **Artículo 50 Ter**, que dispone que para que cualquier vehículo de carga (en cualquier configuración) pueda transitar en carreteras federales **debe cumplir con los pesos y dimensiones de la NOM correspondiente**, y que la Secretaría realizará la inspección, verificación y vigilancia de dichos parámetros **conforme al artículo 70 de la Ley, procurando la aplicación de nuevas tecnologías**, tales como **arcos dinámicos de supervisión** en carreteras o los equipos con que cuenten los centros fijos de pesaje. Esto impulsa el uso de dispositivos modernos (p.ej. sensores instalados en carriles que pesan y miden vehículos en movimiento, cámaras OCR para placas y dimensiones, etc.) para detectar automáticamente infracciones sin detener innecesariamente a quienes están en regla. Incluir esta mención en la Ley fomenta la **modernización de la infraestructura de inspección**, alineándose con prácticas internacionales de *weigh-in-motion*.

²¹ Idem.

- **Desindexación de multas y actualización de sanciones:** La iniciativa homologa la Ley con la reforma constitucional de 2016 de desindexación del salario mínimo, cambiando la referencia de multas de días de salario mínimo a **veces la Unidad de Medida y Actualización (UMA)**. Así, en el artículo 66 fracción V, la responsabilidad del transportista por valor no declarado de la carga se calcula a “15 veces la UMA por tonelada” (en lugar de 15 días de salario). Y en el **artículo 74**, donde se listan las infracciones y multas, se sustituyen todas las menciones de salarios mínimos por **UMAs**, actualizando los montos. Por ejemplo: operar tarifas no autorizadas tendrá multa de **100 a 500 UMAs** (fracción I); dañar o remover señales de seguridad, 100 a 500 UMAs (fracciones II y III); incumplir cualquier disposición de autotransporte federal, hasta **500 UMAs** (fracción IV).
- **Nueva infracción por circular sin condiciones de seguridad:** Se adiciona una **fracción IV Bis al artículo 74** para tipificar específicamente la conducta de “**mantener en circulación vehículos de autotransporte de carga, pasaje o turismo sin las medidas de seguridad o la verificación técnica establecidas**” (referenciando los artículos 35 y 39 de la Ley). Esta infracción conlleva una multa de **hasta 500 UMAs** y, crucialmente, la **revocación del permiso** correspondiente para prestar el servicio de autotransporte federal (carga, pasaje o turismo) en caso de incumplimiento grave. Además, se prevén **agravantes**: si el vehículo fuera de norma **causó un accidente vial**, la multa podrá incrementarse **al doble**; y si en dicho accidente hubo víctimas mortales, la multa podría triplicarse. Con esto, se envía un mensaje contundente: *operar un vehículo sin las condiciones de seguridad es una falta gravísima*, y si de ello deriva daño a terceros, las consecuencias económicas y administrativas serán mucho más severas.
- **Destino de los ingresos por multas a la seguridad vial:** Se agrega en el artículo 74 un párrafo final estableciendo que los ingresos recaudados por concepto de multas **se destinarán a la SICT** para sufragar gastos de **operación e inversión en tecnología y programas vinculados al autotransporte**. Esto asegura que las multas sirvan para retroalimentar el sistema de seguridad vial, financiando más verificaciones, mejores

equipos (patrullas, básculas, sistemas de monitoreo) y capacitación, en vez de perderse en gasto corriente genérico.

- **Transitorios para implementación:** En los artículos transitorios del decreto se establece que la reforma entrará en vigor **al día siguiente** de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, y que la SICT dispondrá de **180 días** a partir de entonces para implementar las acciones necesarias de inspección, verificación, vigilancia y para **actualizar la NOM-012-SCT-2-2017** y demás normas relacionadas con el transporte de carga, organizándose con las nuevas disposiciones legales. Esto garantiza que el cambio normativo se traduzca rápidamente en acciones concretas: nuevos lineamientos de autorregulación, mejoras en centros de pesaje, campañas de revisión vehicular, entre otras.

La presente iniciativa surge de la urgencia por frenar la escalada de accidentes catastróficos vinculados al transporte de carga en México, sin entorpecer la competitividad económica pero poniendo al centro la seguridad de la ciudadanía. Los hechos han demostrado que no basta con tener normas técnicas avanzadas; se requiere voluntad política y herramientas jurídicas sólidas para hacerlas cumplir. Al habilitar a la autoridad para sacar de circulación vehículos peligrosos, al incentivar la autorregulación responsable de la industria para extender la verificación sin agotar recursos públicos, y al elevar las sanciones para volver incosteable el incumplimiento, esta iniciativa ataca el problema desde múltiples frentes.

Con estas reformas, se espera reducir significativamente la incidencia de accidentes ocasionados por unidades con sobrepeso, mal mantenidas o conducidas por personal no apto. Se busca también alinear nuestra legislación con la realidad actual: unidades más seguras, conductores mejor capacitados y un esquema sancionatorio acorde al daño que puede causar un camión fuera de norma.

De aprobarse la iniciativa, México daría un paso firme hacia una cultura de seguridad vial en el autotransporte, honrando la memoria de quienes perdieron la vida en tragedias como la del Puente de la Concordia y evitando que episodios así se repitan en el futuro. En suma, proteger vidas en las carreteras y garantizar un transporte federal ordenado y seguro es la meta última

de esta propuesta legislativa, convencidos de que una movilidad más segura es condición indispensable para el desarrollo y bienestar del país.

Para mayor claridad, se presenta el siguiente cuadro comparativo para mostrar las diferencias específicas y las modificaciones propuestas:

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL	
Texto vigente	Texto propuesto
Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares. ... I. a VI. ... VII. Derogada. VIII. a IX. ...	Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares. ... I. a VI. ... VI. Bis. Retirar de la circulación al autotransporte federal que no cumpla con las verificaciones técnicas, las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, y otras establecidas en la presente Ley y normas oficiales mexicanas. VII. a IX. ...
Artículo 35.- Todos los vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberán cumplir con la verificación técnica de su condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que la Secretaría establezca en la norma oficial mexicana respectiva.	Artículo 35.- Todos los vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberán cumplir con la verificación técnica de su condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que la Secretaría establezca en la norma oficial mexicana respectiva.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE AUTORREGULACIÓN DE AUTOTRANSPORTE PRESENTADA POR LA DIPUTADA LAURA IRAÍS BALLESTEROS MANCILLA INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

SIN CORRELATIVO Las empresas que cuenten con los elementos técnicos conforme a la norma oficial mexicana respectiva, podrán ellas mismas realizar la verificación técnica de sus vehículos.	En caso de no cumplir con la verificación señalada en el párrafo anterior, se revocará el permiso de transitar en caminos federales. Las empresas que cuenten con los elementos técnicos conforme a la norma oficial mexicana respectiva, podrán ellas mismas realizar la verificación técnica de sus vehículos.
Artículo 39.- Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima. SIN CORRELATIVO	Artículo 39.- Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima. Los permisionarios que tengan en circulación vehículos de autotransporte federal y privado, que no cumplan con las condiciones enunciadas en el párrafo anterior, serán sometidos a revocación de permisos.
Artículo 50.- El permiso de autotransporte de carga autoriza a sus titulares para realizar el autotransporte de cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal.	Artículo 50.- El permiso de autotransporte de carga autoriza a sus titulares para realizar el autotransporte de cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal.

SIN CORRELATIVO La Secretaría regulará el autotransporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulen en vías generales de comunicación, sin perjuicio de las atribuciones que la ley otorga a otras dependencias del Ejecutivo Federal. Los términos y condiciones a que se sujetará este servicio, se precisarán en los reglamentos respectivos. ...	Para la circulación de las unidades de autotransporte de carga denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque deberán contar con la Autorización Expresa que emita la Secretaría de conformidad con las normas oficiales mexicanas. La Secretaría regulará la circulación en horarios diurnos y en zonas urbanas del autotransporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulen en vías generales de comunicación, sin perjuicio de las atribuciones que la ley otorga a otras dependencias del Ejecutivo Federal. Los términos y condiciones a que se sujetará este servicio, se precisarán en los reglamentos respectivos. ...
SIN CORRELATIVO	Artículo 50 Bis. – La Secretaría emitirá los lineamientos de autorización para la autorregulación como un instrumento de verificación e inspección, que apliquen los permisionarios del autotransporte de carga de conformidad con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana aplicable.
SIN CORRELATIVO	Artículo 50 Ter.- Para que los vehículos de carga en sus diferentes configuraciones puedan transitar por carreteras de jurisdicción federal, deberán cumplir con los pesos y dimensiones establecidos en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

	La Secretaría realizará la inspección, verificación y vigilancia de los pesos y dimensiones conforme lo establecido en el artículo 70 de esta Ley, procurando la aplicación de nuevas tecnologías como son los arcos dinámicos de supervisión o con las que cuente en los centros fijos de verificación de peso y dimensiones y se regulen en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.
Artículo 66.- ... I. a IV. ... V. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.	Artículo 66.- ... I. a IV. ... V. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 veces el monto diario de la Unidad de Medida de Actualización, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.
Artículo 74. ... I. Aplicar tarifas superiores a las que en su caso se autoricen, con multa de cien a quinientos salarios mínimos; II. Destruir, inutilizar, apagar, quitar o cambiar una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación terrestres o medios de autotransporte que en ellas operan, con multa de cien a quinientos salarios mínimos; III. Colocar intencionalmente señales con ánimo de ocasionar daño a vehículos en	Artículo 74. ... I. Aplicar tarifas superiores a las que en su caso se autoricen, con multa de cien a quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida de Actualización; II. Destruir, inutilizar, apagar, quitar o cambiar una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación terrestres o medios de autotransporte que en ellas operan, con multa de cien a quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida de Actualización;

circulación, con multa de cien a quinientos salarios mínimos; IV. Incumplir con cualquiera de las disposiciones en materia de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, con multa hasta quinientos días de salario mínimo, y SIN CORRELATIVO SIN CORRELATIVO V. Cualquier otra infracción a lo previsto en la presente Ley o a los ordenamientos que de ella se deriven, con multa de hasta mil veces la unidad de medida y actualización. ...	III. Colocar intencionalmente señales con ánimo de ocasionar daño a vehículos en circulación, con multa de cien a quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida de Actualización; IV. Incumplir con cualquiera de las disposiciones en materia de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, con multa de hasta quinientas veces la unidad de medida y actualización, IV Bis. Mantener en circulación vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo sin las medidas establecidas en los artículos 35 y 39 de esta Ley, con multa de hasta quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida de Actualización y serán sujetos a revocación del permiso correspondiente para la prestación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo. Esta multa se incrementará hasta el doble de la multa, cuando los vehículos de autotransporte hayan ocasionado un accidente vial y, hasta tres veces cuando existan víctimas de privación de la vida. V. Cualquier otra infracción a lo previsto en la presente Ley o a los ordenamientos que de ella se deriven, con multa de hasta mil veces el valor diario de la Unidad de Medida de Actualización. ...
---	--

Para los efectos del presente Capítulo, se entiende por salario mínimo, el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción. Los ingresos derivados por concepto de multas que se impongan en términos del presente artículo se destinarán a la Secretaría para cubrir gastos de operación e inversión en tecnología y programas vinculados al autotransporte.	Para los efectos del presente capítulo, la multa se calculará conforme el valor diario de la Unidad de Medida de Actualización, al momento de cometerse la infracción. Los ingresos derivados por concepto de multas que se impongan en términos del presente artículo se destinarán a la Secretaría para cubrir gastos de operación e inversión en tecnología y programas vinculados al autotransporte.
---	---

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta asamblea el siguiente proyecto de:

DECRETO

POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE AUTORREGULACIÓN DE AUTOTRANSPORTE

Artículo Único. Se reforman el párrafo segundo del artículo 50; la fracción V del artículo 66; las fracciones I, II, III y IV del artículo 74; y se adicionan la fracción VI Bis al artículo 5; un párrafo segundo, recorriendo el subsecuente, al artículo 35; un párrafo segundo al artículo 39; un párrafo segundo, recorriendo el subsecuente, al artículo 50; un artículo 50 Bis; un artículo 50 Ter; la fracción IV Bis al artículo 74, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 50. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

...

I. a VI. ...

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE AUTORREGULACIÓN DE AUTOTRANSPORTE PRESENTADA POR LA DIPUTADA LAURA IRAÍS BALLESTEROS MANCILLA INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

VI. Bis. Retirar de la circulación al autotransporte federal que no cumpla con las verificaciones técnicas, las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, y otras establecidas en la presente Ley y normas oficiales mexicanas.

VII. a IX. ...

Artículo 35.- Todos los vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo que transiten en caminos y puentes de jurisdicción federal, deberán cumplir con la verificación técnica de su condiciones físicas y mecánicas y obtener la constancia de aprobación correspondiente con la periodicidad y términos que la Secretaría establezca en la norma oficial mexicana respectiva.

En caso de no cumplir con la verificación señalada en el párrafo anterior, se revocará el permiso de transitar en caminos federales.

Las empresas que cuenten con los elementos técnicos conforme a la norma oficial mexicana respectiva, podrán ellas mismas realizar la verificación técnica de sus vehículos.

Artículo 39.- Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima.

Los permisionarios que tengan en circulación vehículos de autotransporte federal y privado, que no cumplan con las condiciones enunciadas en el párrafo anterior, serán sometidos a revocación de permisos.

Artículo 50.- El permiso de autotransporte de carga autoriza a sus titulares para realizar el autotransporte de cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal.

Para la circulación de las unidades de autotransporte de carga denominadas, camión remolque, tractocamión semirremolque-remolque y tractocamión semirremolque deberán contar con la Autorización Expresa que emita la Secretaría de conformidad con las normas oficiales mexicanas.

La Secretaría regulará **la circulación en horarios diurnos y en zonas urbanas** del autotransporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulen en vías generales de comunicación, sin perjuicio de las atribuciones que la ley otorga a otras dependencias del Ejecutivo Federal. Los términos y condiciones a que se sujetará este servicio, se precisarán en los reglamentos respectivos.

...

Artículo 50 Bis. – La Secretaría emitirá los lineamientos de autorización para la autorregulación como un instrumento de verificación e inspección, que apliquen los permisionarios del autotransporte de carga de conformidad con lo establecido en la Norma Oficial Mexicana aplicable.

Artículo 50 Ter.- Para que los vehículos de carga en sus diferentes configuraciones puedan transitar por carreteras de jurisdicción federal, deberán cumplir con los pesos y dimensiones establecidos en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

La Secretaría realizará la inspección, verificación y vigilancia de los pesos y dimensiones conforme lo establecido en el artículo 70 de esta Ley, procurando la aplicación de nuevas tecnologías como son los arcos dinámicos de supervisión o con las que cuente en los centros fijos de verificación de peso y dimensiones y se regulen en la Norma Oficial Mexicana correspondiente.

Artículo 66.- ...

I. a IV. ...

V. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a **15 veces el monto diario de la Unidad de Medida de Actualización**, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.

Artículo 74. ...

I. Aplicar tarifas superiores a las que en su caso se autoricen, con multa de cien a quinientas **veces el valor diario de la Unidad de Medida de Actualización;**

II. Destruir, inutilizar, apagar, quitar o cambiar una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación terrestres o medios de autotransporte que en ellas operan, con multa de cien a quinientas **veces el valor diario de la Unidad de Medida de Actualización;**

III. Colocar intencionalmente señales con ánimo de ocasionar daño a vehículos en circulación, con multa de cien a quinientas **veces el valor diario de la Unidad de Medida de Actualización**;
IV. Incumplir con cualquiera de las disposiciones en materia de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado, con multa de hasta quinientas veces la unidad de medida y actualización,

IV Bis. Mantener en circulación vehículos de autotransporte de carga, pasaje y turismo sin las medidas establecidas en los artículos 35 y 39 de esta Ley, con multa de hasta quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida de Actualización y serán sujetos a revocación del permiso correspondiente para la prestación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo.

Esta multa se incrementará hasta el doble de la multa, cuando los vehículos de autotransporte hayan ocasionado un accidente vial y, hasta tres veces cuando existan víctimas de privación de la vida.

V. Cualquier otra infracción a lo previsto en la presente Ley o a los ordenamientos que de ella se deriven, con multa de hasta **mil veces el valor diario de la Unidad de Medida de Actualización**.

...

Para los efectos del presente capítulo, **la multa se calculará conforme el valor diario de la Unidad de Medida de Actualización**, al momento de cometerse la infracción.

Los ingresos derivados por concepto de multas que se impongan en términos del presente artículo se destinarán a la Secretaría para cubrir gastos de operación e inversión en tecnología y programas vinculados al autotransporte.

TRANSITORIOS

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE AUTORREGULACIÓN DE AUTOTRANSPORTE PRESENTADA POR LA DIPUTADA LAURA IRAÍS BALLESTEROS MANCILLA INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

Segundo. A la entrada en vigor del presente decreto, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes contará con un plazo de 180 días para implementar las acciones de inspección, verificación, vigilancia y actualización de la NOM-012- SCT-2-2017, así como de las diversas normas y regulaciones del transporte de carga.

ATENTAMENTE



DIPUTADA LAURA IRAÍS BALLESTEROS MANCILLA
Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
Cámara de Diputados, LXVI Legislatura

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, septiembre de 2025.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE AUTORREGULACIÓN DE AUTOTRANSPORTE PRESENTADA POR LA DIPUTADA LAURA IRAÍS BALLESTEROS MANCILLA INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Irais Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>