

CONTENIDO

Iniciativas

- 2** Que reforma el artículo 873-J de la Ley Federal del Trabajo, suscrita por la diputada Genoveva Huerta Villegas y las y los legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del PAN
- 3** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, del Código Civil Federal, del Código Penal Federal y de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de responsabilidad por sistemas automatizados de transporte e inteligencia artificial aplicada a la movilidad, suscrita por el diputado Marcelo de Jesús Torres Cofiño y las y los legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del PAN
- 9** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, en materia de ciberseguridad y protección digital, suscrita por los diputados Elizabeth Martínez Álvarez, Ernesto Sánchez Rodríguez y las y los legisladores integrantes del Grupo Parlamentario del PAN, y la diputada Diana Karina Barreras Samaniego, del Grupo Parlamentario del PT

Anexo II-2

Miércoles 15 de abril

Iniciativas

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 873-J DE LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, SUSCRITA POR LA DIPUTADA GENOVEVA HUERTA VILLEGAS Y LAS Y LOS LEGISLADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

La suscrita, diputada Genoveva Huerta Villegas, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 78, párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en los artículos 6, numeral 1, fracción I, y 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete respetuosamente a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el párrafo segundo del artículo 873-J de la Ley Federal del Trabajo.

Propuesta

Conocer no es lo mismo que comprender, pero abona a la construcción de criterio, por eso, contar una visión histórica de la realidad nos pone en la posibilidad a los que tenemos responsabilidades públicas de decidir y actuar como en mi caso, con sensibilidad y efectividad al momento de legislar en temas que le importan a la sociedad.

La justicia laboral del Congreso Constituyente permaneció inalterada por décadas, convirtiéndose con el paso de los años en un sistema anacrónico que prohibió inercias, vicios y corrupción en el desarrollo de cualquier conflicto laboral, todo eso, en detrimento de la clase trabajadora.

En ese sentido, sé que la reforma al sistema de justicia laboral del 1 de mayo de 2019 fue una respuesta del Estado mexicano para abandonar un sistema que contrastaba con la realidad nacional e internacional, pero también sé que todo es perfectible, máxime cuando se trata de abonar a la legalidad, eficacia, transparencia, equidad, certeza y objetividad con que se debe regir todo proceso jurisdiccional.

Por eso, la presente iniciativa tiene por objeto robustecer el marco legal existente modificando un aspecto cualitativo del nuevo procedimiento ordinario en ma-

teria de justicia laboral, esto es, la etapa conocida como la “audiencia de juicio” en lo relativo a la sentencia, reglamentada por el artículo 873-J de la Ley Federal del Trabajo; la propuesta es homologar el plazo para el dictado de la sentencia contemplado para el procedimiento especial previsto en el artículo 897-C de la ley en comento.

El artículo 8, numeral 5, de la Convención Americana de los Derechos Humanos establece que la publicidad debe ser parte de las garantías judiciales en todo proceso, esto es así porque la discrecionalidad da pauta a la simulación y parcialidad del juzgador, así lo demuestra la experiencia de la impartición de justicia en México y en América Latina.

En el mismo orden de ideas, los principios de doctrina del Partido Acción Nacional de 2002, en el capítulo 1, denominado Persona y libertad, nos compelen a legislar con perspectiva de derechos humanos, en dicho capítulo se afirma lo siguiente:

“Los derechos humanos alientan la vida de una auténtica democracia. Son expresión concreta de la dignidad humana. Sin respeto cabal a los derechos humanos, no hay democracia. De su pleno reconocimiento y protección jurídica depende la existencia de un Estado democrático de derecho.”

Debo destacar que mi propuesta no busca reformar la naturaleza del procedimiento ordinario laboral ni traspasar los principios de inmediatez, celeridad o continuidad, sino por el contrario, homogeneizar con el criterio prescrito para el procedimiento especial en lo relativo a la audiencia de juicio y la sentencia.

Lo anterior, abonará a la seguridad jurídica de las y los trabajadores, pues se dotaría a los jueces de un marco legal operable para el dictado de sentencia, optimizando de esta forma los recursos de los Tribunales Laborales; a manera de dilucidar de mejor forma la cuestión planteada, expongo en el siguiente cuadro el propósito de la reforma.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 873-J.- Concluido el desahogo de pruebas, el secretario del Tribunal hará la certificación respectiva. En caso de que las partes señalen que queda alguna prueba pendiente de desahogar, el juez resolverá de plano y de advertir alguna omisión al respecto, ordenará su desahogo. Una vez hecho lo anterior, el juez otorgará sucesivamente el uso de la voz a las</p>	<p>Artículo 873-J.- Concluido el desahogo de pruebas, el secretario del Tribunal hará la certificación respectiva. En caso de que las partes señalen que queda alguna prueba pendiente de desahogar, el juez resolverá de plano y de advertir alguna omisión al respecto, ordenará su desahogo. Una vez hecho lo anterior, el juez otorgará sucesivamente el uso de la voz a las</p>
<p>partes, para que formulen de manera concisa y breve sus alegatos.</p> <p>Realizados que sean los alegatos de las partes, el Tribunal declarará cerrada la etapa de juicio y emitirá la sentencia en la misma audiencia, con lo que se pondrá fin al procedimiento. El texto de la resolución deberá ponerse a disposición de las partes en la misma audiencia. Solamente en casos excepcionales y que así se justifique por el cúmulo de hechos controvertidos o bien de las pruebas rendidas, el Tribunal emitirá sentencia dentro de los cinco días siguientes al de la celebración de la audiencia de juicio.</p>	<p>partes, para que formulen de manera concisa y breve sus alegatos.</p> <p>Acto seguido el juez declarará cerrada la etapa de juicio y suspenderá la audiencia, citando a las partes para oír sentencia dentro de los tres días posteriores.</p> <p>En la sesión de lectura de sentencia el Juez expondrá oralmente y de forma breve las consideraciones y motivos de su resolución; leerá únicamente los puntos resolutivos, dejando a disposición de las partes copia de la sentencia y cerrará la audiencia de juicio, con lo que se pondrá fin al procedimiento.</p>

Es por lo anterior que me permito presentar al pleno de esta soberanía el siguiente proyecto de

Decreto por el que se reforma el párrafo segundo del artículo 873-J de la Ley Federal del Trabajo

Artículo Único. Se reforma el segundo párrafo del artículo 873- J de la Ley Federal del Trabajo, para quedar como sigue:

Artículo 873-J.- Concluido el desahogo de pruebas, el secretario del Tribunal hará la certificación respectiva. En caso de que las partes señalen que queda alguna prueba pendiente de desahogar, el juez resolverá de plano y de advertir alguna omisión al respecto, ordenará su desahogo. Una vez hecho lo anterior, el juez otorgará sucesivamente el uso de la voz a las partes, para que formulen de manera concisa y breve sus alegatos.

Acto seguido el juez declarará cerrada la etapa de juicio y suspenderá la audiencia, citando a las partes para oír sentencia dentro de los tres días posteriores.

En la sesión de lectura de sentencia el juez expondrá oralmente y de forma breve las consideraciones y mo-

tivos de su resolución, leerá únicamente los puntos resolutivos, dejando a disposición de las partes copia de la sentencia y cerrará la audiencia de juicio, con lo que se pondrá fin al procedimiento.

Transitorio

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

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 15 de abril de 2026.

Diputada Genoveva Huerta Villegas (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, DEL CÓDIGO CIVIL FEDERAL, DEL CÓDIGO PENAL FEDERAL Y DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD POR SISTEMAS AUTOMATIZADOS DE TRANSPORTE E INTELIGENCIA ARTIFICIAL APLICADA A LA MOVILIDAD, SUSCRITA POR EL DIPUTADO MARCELO DE JESÚS TORRES COFIÑO Y LAS Y LOS LEGISLADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

El suscrito, diputado federal Marcelo de Jesús Torres Cofiño, así como las y los diputados del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I; 77; 78 y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los párrafos primero, tercero, cuarto y quinto del artículo 54; y se adicionan la fracción LV Bis del artículo 3, un Capítulo II Bis denominado “De la Movilidad Automatizada y los Siste-

mas de Inteligencia Artificial en el Transporte”, y los artículos 23 Bis, 23 Ter, 23 Quáter y 23 Quinquies, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; se adicionan un Capítulo V Bis denominado “De la Responsabilidad por los Sistemas Automatizados de Transporte o Vehículos Autónomos”, y los artículos 1934 Ter, 1934 Quáter, 1934 Quinquies y 1934 Sexies, del Código Civil Federal; se reforma el artículo 62; y se adicionan los artículos 62 Bis, 62 Ter y 62 Quáter, del Código Penal Federal; y se reforman el párrafo primero del artículo 63 Bis y el artículo 63 Ter; y se adicionan los artículos 63 Quáter y 63 Quinquies, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El acelerado desarrollo tecnológico en materia de movilidad ha transformado de manera profunda la forma en que las personas, bienes y servicios se desplazan en el territorio nacional. La irrupción de sistemas de conducción automatizada, inteligencia artificial aplicada al transporte y modelos logísticos autónomos representa uno de los cambios más significativos en la historia de la movilidad moderna.

En mayo de 2018 el Instituto Mexicano del Transporte (IMT), a través de una de sus publicaciones, ya analizaba el tema de la conducción autónoma y sus implicaciones. Desde entonces ya se advertía que, “debido al avanzado desarrollo tecnológico, en los últimos años, en sistemas de posicionamiento global (GPS, por sus siglas en inglés), sensores y microprocesadores, la conducción autónoma es una realidad que se encuentra a la vuelta de la esquina. Incluso ya se encuentran en el mercado vehículos con dispositivos de conducción semiautónoma y se estima que, para finales de esta década, o inicios de la siguiente, se encontraran disponibles comercialmente vehículos capaces de ofrecer una conducción completamente autónoma”.¹

Más aún, el IMT señalaba desde ese año que diversos fabricantes de vehículos y desarrolladores independientes en diferentes regiones del mundo, ya estaban realizando pruebas. Y que algunos de estos, ya mostraban importantes avances con sus vehículos autónomos empleando sus propias tecnologías, afinando los últimos detalles y comprobando la fiabilidad de sus sistemas, a través del recorrido de grandes cantidades de kilómetros en diferentes entornos. Se destacaba que

estas pruebas incluían vehículos de grandes dimensiones, tales como los empleados para el transporte de carga pesada. Desde entonces ya se preveía el inicio de la comercialización masiva para la primera mitad de esta década.

Uno de los aspectos relevantes de la publicación del IMT, es que reconoce que para una correcta implementación y asimilación de esta tecnología es necesario preparar el camino en aspectos como la compatibilidad entre la infraestructura y este nuevo tipo de vehículos, establecer los aspectos jurídicos, legales y de responsabilidad que se deben cumplir, así como generar confianza en los usuarios sobre la fiabilidad de estos sistemas. Se destaca que algunos países han tomado con seriedad el tema y llevan ya un importante camino recorrido para la implantación de la tecnología de los vehículos autónomos.

Un auto o vehículo autónomo, es un vehículo que utiliza sensores, cámaras, radares e inteligencia artificial (IA) para llegar a su destino sin un conductor humano. Para ser considerado totalmente autónomo, el vehículo debe ser capaz de recorrer correctamente las carreteras hasta un destino predeterminado sin intervención humana.²

Es un hecho que los vehículos autónomos representan una transformación significativa en la movilidad urbana y de carga. Su desarrollo combina avances en inteligencia artificial, sensores y conectividad, ofreciendo la promesa de reducir accidentes, mejorar eficiencia energética y optimizar el transporte tanto de personas como de mercancías en México. La innovación tecnológica ha permitido que cada vez más modelos incorporen sistemas de conducción asistida y totalmente autónoma. Empresas como Tesla, Waymo y Zoox implementan sensores LIDAR, radares y cámaras para ofrecer experiencias más seguras y precisas, mientras que la regulación aún se adapta a estos cambios acelerados.³

Cabe señalar que el sistema LIDAR (del inglés light detection and ranging) es una tecnología de detección remota que permite medir distancias con gran exactitud mediante el uso de pulsos de luz láser. Este sistema sirve para escanear superficies, detectar objetos y generar representaciones tridimensionales del entorno. Su aplicación se ha extendido a ámbitos como la agricultura, la industria automotriz, la robótica y, más recientemente, la logística y la intralogística.

Ciertamente, México avanza hacia la integración de esta tecnología. En 2024 la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes publicó lineamientos preliminares para pruebas de vehículos autónomos, priorizando la protección de datos y la asignación de responsabilidades en accidentes. Se están instalando semáforos conectados, sensores de tráfico y balizas IoT en carreteras principales como la Autopista México-Querétaro. Estos dispositivos permitirán a los coches autónomos recibir datos en tiempo real sobre condiciones climáticas, accidentes y desvíos. Además, Waymo y Nissan han realizado pruebas de camiones de carga autónomos en el corredor industrial Monterrey-Nuevo Laredo. En 2023, BMW inició su proyecto “Neue Klasse”, que busca alcanzar autonomía nivel 4 en México para 2030.

Sin embargo, estos avances han superado la capacidad de respuesta del marco jurídico vigente. La legislación mexicana en materia de movilidad, responsabilidad civil y penal, así como de regulación del transporte, descansa en una premisa estructural hoy claramente superada: la existencia de un conductor humano como sujeto central de imputación jurídica.

En la actualidad, dicha premisa resulta insuficiente frente a sistemas tecnológicos capaces de ejecutar decisiones complejas en tiempo real mediante algoritmos, sensores y modelos de aprendizaje automático, lo que ha desplazado progresivamente la intervención humana directa en la conducción y operación del transporte.

Esta transformación no elimina el riesgo inherente a la movilidad, sino que lo redefine. El riesgo tradicional, basado en el error humano, ha evolucionado hacia un riesgo tecnológico sistémico, caracterizado por la interacción de múltiples componentes —software, hardware, datos y conectividad— cuya operación puede generar daños sin que exista una conducta humana directa e identificable.

En este contexto, el orden jurídico mexicano enfrenta vacíos normativos relevantes que comprometen la seguridad jurídica y la protección efectiva de las personas, entre los que destacan:

a) La indeterminación de la responsabilidad en ausencia de un conductor humano;

b) La inexistencia de un régimen jurídico específico para la operación de sistemas automatizados de transporte;

c) La falta de mecanismos obligatorios de trazabilidad y registro de decisiones algorítmicas;

d) La insuficiencia de las reglas tradicionales de responsabilidad civil y penal frente a riesgos tecnológicos complejos;

e) La ausencia de regulación para sistemas logísticos automatizados, incluidos drones y plataformas autónomas;

f) La inadecuación de figuras jurídicas tradicionales frente a tecnologías que no encuadran en categorías existentes.

Estos vacíos generan un escenario de alta incertidumbre en el que existe el riesgo real de que se produzcan daños a las personas sin que pueda determinarse con claridad un sujeto responsable, lo cual resulta incompatible con los principios fundamentales del Estado de derecho.

Frente a esta realidad, el Estado mexicano tiene la obligación de actualizar su marco normativo para garantizar que la innovación tecnológica se desarrolle bajo condiciones de seguridad, responsabilidad y certeza jurídica. Esta obligación encuentra sustento en diversos principios constitucionales, entre los que destacan el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, la protección de la integridad de las personas, el principio pro persona y la rectoría del Estado en el desarrollo nacional.

La presente iniciativa parte del reconocimiento de que los sistemas automatizados de transporte introducen una nueva categoría de riesgo jurídico que requiere ser regulada mediante instrumentos adecuados. En este sentido, se propone la adopción de un régimen de responsabilidad objetiva y solidaria por riesgo tecnológico, conforme al cual las personas físicas o morales que introduzcan, desarrollen, operen o se beneficien de estos sistemas asuman las consecuencias jurídicas de los daños que éstos generen.

Este enfoque resulta consistente con la evolución del derecho de daños, particularmente con la doctrina del

riesgo creado, conforme a la cual quien introduce una fuente de riesgo en la sociedad debe responder por los daños que de ella deriven, independientemente de la existencia de culpa. Asimismo, se justifica plenamente ante la asimetría informativa existente entre los desarrolladores de tecnología y los usuarios o víctimas, quienes carecen de los medios técnicos para acreditar fallas en sistemas complejos.

En este sentido, la iniciativa propone la inversión de la carga de la prueba, a fin de garantizar el acceso efectivo a la justicia y evitar que la complejidad tecnológica se traduzca en impunidad.

De igual forma, se establece un régimen de responsabilidad solidaria que abarca a todos los actores relevantes en la cadena de valor tecnológica, incluyendo fabricantes, desarrolladores de software, proveedores de inteligencia artificial, operadores de plataformas y propietarios, reconociendo que el funcionamiento de estos sistemas es resultado de una interacción compleja y no atribuible a un solo agente.

Asimismo, la propuesta incorpora la obligación de contar con mecanismos de trazabilidad tecnológica, lo que permitirá registrar, auditar y analizar el comportamiento de los sistemas automatizados, facilitando la determinación de responsabilidades y fortaleciendo la transparencia en su operación.

En materia penal, se reconoce la necesidad de adaptar el marco normativo para sancionar conductas relacionadas con la negligencia tecnológica, incluyendo la operación de sistemas automatizados sin cumplir con estándares de seguridad o con conocimiento de fallas relevantes, así como la responsabilidad penal de las personas morales cuando exista una deficiente gestión de riesgos tecnológicos.

En el ámbito administrativo y regulatorio, la iniciativa establece bases para la emisión de estándares técnicos mediante Normas Oficiales Mexicanas, tomando como referencia las mejores prácticas internacionales, con el objetivo de garantizar niveles adecuados de seguridad, interoperabilidad y desempeño de los sistemas automatizados.

Cabe destacar que esta iniciativa no tiene por objeto limitar o inhibir la innovación tecnológica. Por el contrario, busca generar un entorno de certeza jurídica que

permita el desarrollo ordenado de nuevas tecnologías, fomente la inversión y fortalezca la confianza de la sociedad en su uso. La experiencia internacional demuestra que la ausencia de regulación no favorece la innovación, sino que genera incertidumbre y riesgos que pueden frenar su adopción.

Asimismo, la propuesta se alinea con las tendencias regulatorias a nivel internacional en materia de inteligencia artificial y vehículos autónomos, en las que se privilegian principios como la seguridad, la transparencia, la trazabilidad, la responsabilidad y la protección de las personas.

Desde una perspectiva federalista, la iniciativa respeta plenamente la distribución de competencias, al establecer bases generales y criterios rectores que podrán ser desarrollados y armonizados por las entidades federativas en el ámbito de sus atribuciones, garantizando así un modelo de coordinación y no de imposición normativa.

Finalmente, esta reforma responde a una exigencia social fundamental: garantizar que ninguna persona quede en estado de indefensión frente a daños causados por tecnologías emergentes. La innovación no puede ni debe estar por encima de los derechos de las personas. Por el contrario, debe estar al servicio de su bienestar, seguridad y dignidad.

En consecuencia, la presente iniciativa constituye un esfuerzo integral para actualizar el marco jurídico mexicano frente a los desafíos de la movilidad del futuro, estableciendo un equilibrio entre innovación tecnológica, responsabilidad jurídica y protección de las personas.

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto

Artículo Primero. Se reforman los párrafos primero, tercero, cuarto y quinto del artículo 54; y se adicionan la fracción LV Bis del artículo 3, un Capítulo II Bis denominado “De la Movilidad Automatizada y los Sistemas de Inteligencia Artificial en el Transporte”, y los artículos 23 Bis, 23 Ter, 23 Quáter y 23 Quinquies, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 3. Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. a LV. ...

LV Bis. Sistemas de Conducción Automatizada: Sistemas a los que hace referencia el artículo 23 Bis de la presente Ley;

LVI. a LXX. ...

Capítulo II Bis**De la Movilidad Automatizada y los Sistemas de Inteligencia Artificial en el Transporte**

Artículo 23 Bis. Para efectos de esta Ley, se entenderá por sistemas de conducción automatizada o vehículos autónomos aquellos capaces de ejecutar funciones de conducción sin intervención humana total o parcial.

Artículo 23 Ter. Los vehículos deberán clasificarse conforme a niveles de automatización definidos por la autoridad competente.

Artículo 23 Quáter. En la interpretación y aplicación de este capítulo, se privilegiará la protección de las víctimas.

Artículo 23 Quinquies. Se reconoce la operación de:

I. Vehículos autónomos;

II. Plataformas de transporte automatizado de pasajeros, y

III. Sistemas logísticos automatizados, incluyendo drones.

Artículo 54. De los estándares de vehículos nuevos.

Los vehículos nuevos **y/o autónomos** que se comercialicen en el territorio nacional deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad, tomando como base los criterios internacionales en la materia. La re-

gulación técnica que para tal efecto se emita, deberá contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos **y/o autónomos**, la cual deberá establecerse de acuerdo con los estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales.

...

La actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos nuevos **y/o autónomos** que se comercialicen en territorio mexicano se regirán de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, con el fin de responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves a nivel internacional.

Las autoridades competentes, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos **y/o autónomos**, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, las Normas Oficiales Mexicanas establecerán los requisitos de información que los fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos **y/o autónomos** deberán dar a conocer respecto del desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión.

Las autoridades federales y de las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, deberán verificar la seguridad de los vehículos nuevos **y/o autónomos** y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.

Artículo Segundo. Se adicionan un Capítulo V BIS denominado “De la Responsabilidad por los Sistemas Automatizados de Transporte o Vehículos Autónomos”, y los artículos 1934 Ter, 1934 Quáter, 1934 Quinquies y 1934 Sexies, del Código Civil Federal, para quedar como sigue:

Capítulo V Bis**De la Responsabilidad por los Sistemas Automatizados de Transporte o Vehículos Autónomos**

Artículo 1934 Ter.- Las personas físicas o morales son responsables de los daños y perjuicios que cau-

sen los sistemas automatizados de transporte o vehículos autónomos que introduzcan para su uso o conducción.

Artículo 1934 Quáter.- Serán responsables solidarios:

- I. El Fabricante;
- II. El Desarrollador de software;
- III. El Proveedor de inteligencia artificial;
- IV. El Operador de plataforma;
- V. El Propietario, en los casos que determine la ley.

Artículo 1934 Quinquies.- Corresponderá a los responsables acreditar que el daño no fue causado por el sistema automatizado o el vehículo autónomo.

Artículo 1934 Sexies.- Las indemnizaciones no podrán ser inferiores a:

- I. 20,000 Unidades de Medida y Actualización en caso de muerte;
- II. 15,000 Unidades de Medida y Actualización en caso de incapacidad permanente;
- III. 5,000 Unidades de Medida y Actualización en caso de lesiones.

Artículo Tercero. Se reforma el artículo 62; y se adicionan los artículos 62 Bis, 62 Ter y 62 Quáter, del Código Penal Federal, para quedar como sigue:

Artículo 62.- Cuando por culpa se ocasione un daño en propiedad ajena que no sea mayor del equivalente a cien veces el salario mínimo se sancionará con multa hasta por el valor del daño causado, más la reparación de ésta. La misma sanción se aplicará cuando el delito culposo se ocasione con motivo del tránsito de vehículos, **sistemas automatizados o vehículos autónomos** cualquiera que sea el valor del daño.

Cuando por culpa y por motivo del tránsito de vehículos, **sistemas automatizados o vehículos autónomos** se causen lesiones, cualquiera que sea su naturaleza,

sólo se procederá a petición del ofendido o de su legítimo representante, siempre que el conductor o **propietario** no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o de cualquiera otra sustancia que produzca efectos similares y no se haya dejado abandonada a la víctima.

Artículo 62 Bis. Comete el delito de operación negligente de sistemas automatizados o vehículos autónomos quien permita su funcionamiento sin cumplir con estándares de seguridad o con conocimiento de fallas relevantes.

Artículo 62 Ter. Las personas morales serán responsables penalmente cuando exista negligencia tecnológica grave.

Artículo 62 Quáter. Se considerarán agravantes:

- I. Cuando se trate de transporte público de pasajeros;
- II. Cuando existan daños a múltiples víctimas;
- III. Cuando exista manipulación de sistemas de seguridad.

Artículo Cuarto. Se reforman el párrafo primero del artículo 63 Bis y el artículo 63 Ter; y se adicionan los artículos 63 Quáter y 63 Quinquies, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 63 Bis. Todos los vehículos, **sistemas automatizados o vehículos autónomos** que transiten en vías, caminos y puentes federales deberán contar con un seguro que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas por la conducción del vehículo. La contratación del seguro será responsabilidad del propietario del vehículo, **de los sistemas automatizados o vehículos autónomos.**

...

...

...

Artículo 63 Ter. Los propietarios de vehículos, **sistemas automatizados o vehículos autónomos** que

cuenten con un seguro del ramo de automóviles con mayores coberturas al seguro a que se refiere el artículo anterior no podrá impedirse su circulación ni se impondrá la multa a que se refiere la fracción II del artículo 74 Bis de esta Ley

Artículo 63 Quáter. La operación y prueba de sistemas automatizados o vehículos autónomos en los caminos y puentes requerirá autorización previa de la Secretaría.

Artículo 63 Quinquies. Los sistemas automatizados o vehículos autónomos deberán cumplir con estándares de certificación tecnológica, registro de operación y datos técnicos.

Transitorios

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

Segundo. El Ejecutivo federal tendrá 180 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para emitir la normatividad y reglamentación correspondientes con base en lo previsto en este.

Tercero. Las entidades federativas tendrán 360 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para armonizar su legislación con base en lo previsto en este.

Cuarto. Los sistemas automatizados existentes a la entrada en vigor de este decreto contarán con un periodo de adaptación de hasta 180 días naturales.

Notas

1 Instituto Mexicano del Transporte. Notas número 172, mayo-junio 2018, artículo 3. Publicación bimestral de divulgación externa. Conducción autónoma: Implicaciones. Consultado en: Resumen boletines - Instituto Mexicano del Transporte

2 Información consultada en: Los vehículos autónomos y la responsabilidad en caso de accidente

3 Información recuperada en línea: Vehículos autónomos: avances y desafíos regulatorios - MegaNews

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 15 de abril de 2026.

Diputado Marcelo de Jesús Torres Cofiño (rúbrica)

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES, EN MATERIA DE CIBERSEGURIDAD Y PROTECCIÓN DIGITAL, SUSCRITA POR LOS DIPUTADOS ELIZABETH MARTÍNEZ ÁLVAREZ, ERNESTO SÁNCHEZ RODRÍGUEZ Y LAS Y LOS LEGISLADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN, Y LA DIPUTADA DIANA KARINA BARRERAS SAMANIEGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PT

Los suscritos, diputada Elizabeth Martínez Álvarez y diputado Ernesto Sánchez Rodríguez, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, así como la diputada Diana Karina Barreras Samaniego, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo en la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto, al tenor del siguiente

Planteamiento del problema

El entorno digital está en constante evolución y expansión; comprende las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC), las redes, los contenidos, los servicios y las aplicaciones digitales, los dispositivos y entornos conectados, la realidad virtual y aumentada, la inteligencia artificial, la robótica, los sistemas automatizados, los algoritmos y el análisis de datos, la biometría, y la tecnología de implantes.

De aquí derivan un sinnúmero de oportunidades para mejorar la calidad de vida de las personas; sin embargo, las oportunidades suelen estar acompañadas de riesgos. Con objeto de evitar riesgos para la niñez y adolescencia y proteger sus derechos, podemos cuestionar ¿qué tipo de tecnologías usan?, ¿tienen acceso a Internet?, y ¿para qué usan las TIC y el Internet?, ¿es posible que los niños logren la emancipación en el ciberespacio?

Paralelamente a la expansión del entorno digital y a la bonanza de las oportunidades, crecen también los riesgos y el cibercrimen, entendiendo por éste, la actividad delictiva perpetrada por medio de dispositivos y redes, para dañar bienes jurídicos, como el patrimonio, la privacidad y, en el peor escenario, la libertad y la vida.

Si bien el entorno digital y el ciberespacio no fueron creados para usarse por niños y niñas, dada su naturaleza expansiva, ninguna persona queda ajena al entorno digital.

En el ámbito de los derechos del niño, la niña y adolescentes, ¿qué oportunidades y riesgos representan las TIC? ¿Puede plantearse la resiliencia de los derechos de los niños, niñas y adolescentes en el entorno digital? Las respuestas que de aquí deriven no serán de carácter casuista; por el contrario, cada Estado será el responsable de la gestión de sus resultados, en lo particular y en conjunto, mediante la cooperación internacional y la regional

El entorno digital se ha convertido en un espacio cotidiano de socialización, aprendizaje y entretenimiento para niñas, niños y adolescentes. Sin embargo, también se ha transformado en un espacio de riesgo, donde la ausencia de regulación efectiva, supervisión institucional y educación digital ha permitido la proliferación de fenómenos como el ciberacoso, la violencia digital, la explotación sexual en línea, la trata con fines de abuso digital, la extorsión, el grooming y la exposición a contenidos nocivos.

La violencia y los riesgos digitales generan afectaciones directas a la integridad, dignidad, vida privada y desarrollo integral de niñas, niños y adolescentes, así como impactos severos en su salud mental, desempeño escolar y convivencia comunitaria. La experiencia comparada y las recomendaciones internacionales

coinciden en que la protección de la niñez en el entorno digital requiere medidas preventivas, educativas y de respuesta institucional articulada.

Pese a esta realidad, la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes no reconoce de manera expresa el derecho a la ciberseguridad, ni establece obligaciones claras para la prevención, protección, atención y reparación del daño en el entorno digital, lo que mantiene a este grupo de población en una condición de vulnerabilidad reforzada, por ello se presenta este proyecto denominado “Ley Fátima”.

Exposición de Motivos

I. El entorno digital como espacio de ejercicio de derechos. El uso de tecnologías digitales es hoy inseparable del ejercicio de derechos como la educación, la participación, la libertad de expresión y el acceso a la información. No obstante, estos derechos solo pueden ejercerse plenamente cuando el entorno digital es seguro, accesible y respetuoso de la dignidad humana. La niñez y la adolescencia, por su etapa de desarrollo, requieren protección reforzada frente a riesgos digitales, conforme al principio del interés superior de la niñez.

II. Riesgos digitales y violencia en línea

La violencia digital contra niñas, niños y adolescentes adopta múltiples formas: acoso reiterado, difusión de contenidos sin consentimiento, manipulación emocional con fines sexuales, amenazas, extorsión y captación por redes criminales. Estas conductas generan afectaciones graves al desarrollo emocional y, en casos extremos, pueden poner en riesgo la vida. Por ello, la respuesta institucional debe considerar prevención, denuncia accesible, atención a víctimas y coordinación entre autoridades educativas, de salud y de procuración de justicia.

III. Insuficiencia del marco jurídico vigente. Aunque existen disposiciones penales y administrativas relacionadas con algunas conductas delictivas en línea, no existe un enfoque integral de derechos de la niñez en materia de ciberseguridad dentro de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, ni una articulación clara entre educación, prevención, atención a víctimas y corresponsabilidad de plataformas digitales y proveedores de servicios tecnológicos.

La ausencia de disposiciones específicas limita la capacidad del Estado para actuar de forma preventiva y efectiva.

IV. Objetivo de la iniciativa

La presente iniciativa tiene por objeto:

- a) reconocer el derecho de niñas, niños y adolescentes a un entorno digital seguro;
- b) establecer obligaciones del Estado en materia de ciberseguridad infantil;
- c) impulsar educación digital y prevención del ciberacoso y la violencia en línea;
- d) garantizar mecanismos de denuncia, atención y reparación del daño; y
- e) promover la corresponsabilidad de plataformas digitales y proveedores de servicios tecnológicos.

Lo anterior de conformidad al siguiente:

Cuadro comparativo

<p>TEXTO VIGENTE DE LA LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES</p> <p>Artículo 13. Para efectos de esta Ley, son derechos de niñas, niños y adolescentes, de manera enunciativa mas no limitativa:</p> <p>I. a XX. ...</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> <p>...</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>PROPUESTA DE LA DIP. ELIZABETH MARTÍNEZ ÁLVAREZ</p> <p>Artículo 13. Para efectos de esta Ley, son derechos de niñas, niños y adolescentes, de manera enunciativa mas no limitativa:</p> <p>I. a XX. ...</p> <p>XXI. El derecho a la ciberseguridad y a la protección integral en el entorno digital, que garantice su seguridad, privacidad, integridad, dignidad y desarrollo en el uso de tecnologías de la información y comunicación. ...</p> <p>Capítulo X Bis</p>
--	--

	<p>“Del Derecho a la Ciberseguridad y Protección Digital”</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 50 Bis. Niñas, niños y adolescentes tienen derecho a un entorno digital seguro, libre de violencia, explotación, abuso, acoso, discriminación y cualquier forma de vulneración de sus derechos.</p>
<p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 50 Ter. Las autoridades federales, de las entidades federativas, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán:</p> <p>I. Diseñar e implementar políticas públicas de ciberseguridad con enfoque de derechos de la niñez;</p>

	<p>II. Prevenir y atender el ciberacoso, la violencia digital, el grooming y la explotación sexual en línea;</p> <p>III. Establecer mecanismos accesibles, confidenciales y seguros de denuncia y atención de incidentes de violencia digital;</p> <p>IV. Garantizar atención psicológica, jurídica y psicosocial a las víctimas, así como medidas de protección y, en su caso, reparación del daño;</p> <p>V. Impulsar la educación digital, la alfabetización mediática e informacional y el uso responsable y seguro de tecnologías.</p>
--	---

SIN CORRELATIVO	Artículo 50 Quater. Las instituciones educativas públicas y privadas deberán incorporar programas de educación digital y prevención de
	riesgos en línea, así como protocolos de actuación ante casos de violencia digital, ciberacoso, grooming u otras vulneraciones, en coordinación con las autoridades competentes y con participación de madres, padres o tutores, atendiendo la autonomía progresiva de niñas, niños y adolescentes.
SIN CORRELATIVO	Artículo 50 Quinquies. Las autoridades promoverán la colaboración con plataformas digitales y proveedores de servicios tecnológicos para: I. Prevenir, detectar y mitigar contenidos nocivos o conductas que vulneren derechos de niñas, niños y adolescentes; II. Proteger datos personales de niñas, niños
	y adolescentes, conforme a la legislación aplicable; III. Facilitar la denuncia y preservación de evidencia digital en términos de las disposiciones jurídicas aplicables.
	TRANSITORIOS

	<p>PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.</p> <p>SEGUNDO. En un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, las autoridades competentes deberán emitir o adecuar los lineamientos y protocolos necesarios para su implementación.</p> <p>TERCERO. Las erogaciones que, en su caso, se generen con</p>
	<p>motivo de la entrada en vigor del presente Decreto se cubrirán con cargo a los presupuestos autorizados a los ejecutores de gasto correspondientes, conforme a la disponibilidad presupuestaria.</p>

En virtud de lo antes expuesto y fundado, se somete a consideración de esta soberanía el siguiente

Proyecto de Decreto

Artículo Único. Se adicionan una fracción XXI al artículo 13 y un Capítulo X Bis denominado “Del Derecho a la Ciberseguridad y Protección Digital”, con las correspondientes adiciones de los artículos 50 Bis, 50 Ter, 50 Quater y 50 Quinquies, todos de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, para quedar como sigue:

Ley general de los derechos de niñas, niños y adolescentes

Artículo 13. ...

XXI. a XX. ...

XXI. El derecho a la ciberseguridad y a la protección integral en el entorno digital, que garantice su seguridad, privacidad, integridad, dignidad y desarrollo en el uso de tecnologías de la información y comunicación.

...

Capítulo X Bis
Del derecho a la ciberseguridad
y protección digital

Artículo 50 Bis. Niñas, niños y adolescentes tienen derecho a un entorno digital seguro, libre de violencia, explotación, abuso, acoso, discriminación y cualquier forma de vulneración de sus derechos.

Artículo 50 Ter. Las autoridades federales, de las entidades federativas, municipales y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, deberán:

I. Diseñar e implementar políticas públicas de ciberseguridad con enfoque de derechos de la niñez;

II. Prevenir y atender el ciberacoso, la violencia digital, el grooming y la explotación sexual en línea;

III. Establecer mecanismos accesibles, confidenciales y seguros de denuncia y atención de incidentes de violencia digital;

IV. Garantizar atención psicológica, jurídica y psicosocial a las víctimas, así como medidas de protección y, en su caso, reparación del daño;

V. Impulsar la educación digital, la alfabetización mediática e informacional y el uso responsable y seguro de tecnologías.

Artículo 50 Quater. Las instituciones educativas públicas y privadas deberán incorporar programas de educación digital y prevención de riesgos en línea, así como protocolos de actuación ante casos de violencia digital, ciberacoso, grooming u otras vulneraciones, en coordinación con las autoridades competentes y con participación de madres, padres o tutores, atendiendo la autonomía progresiva de niñas, niños y adolescentes.

Artículo 50 Quinquies. Las autoridades promoverán la colaboración con plataformas digitales y proveedores de servicios tecnológicos para:

I. Prevenir, detectar y mitigar contenidos nocivos o conductas que vulneren derechos de niñas, niños y adolescentes;

II. Proteger datos personales de niñas, niños y adolescentes, conforme a la legislación aplicable;

III. Facilitar la denuncia y preservación de evidencia digital, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables.

Transitorios

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

Segundo. En un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, las autoridades competentes deberán emitir o adecuar los lineamientos y protocolos necesarios para su implementación.

Tercero. Las erogaciones que, en su caso, se generen con motivo de la entrada en vigor del presente Decreto se cubrirán con cargo a los presupuestos autorizados a los ejecutores de gasto correspondientes, conforme a la disponibilidad presupuestaria.

Fuentes de información consultadas

• Orozco López Gabriela, Ciberseguridad y los derechos de niñas, niños y adolescentes, Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, ORCID: 0000-0002-4665 3037. Disponible en: <https://www.bing.com/ck/a?!&&p=9f48961c18030760f31c766f143cbcf71e9947ff028639fb6e3bc81968a89cfdJmldtHM9MTc2OTk5MDQwMA&ptn=3&ver=2&hsh=4&fclid>

=04b890a4-f38c-6ba8-3d45-

856bf2f56abf&psq=cibersaguridad+y+ni%c3%blouis+y+adolescentes&u=a1aHR0cH

M6Ly9hcmNoaXZvcy5qdXJpZGJlYXMuW5hbS5teC93d3cvYmp2L2xpYnJvcy8xNS 83MDQ3LzcucGRm

• Comité de los Derechos del Niño, Convención sobre los Derechos del Niño, Naciones Unidas, CRC/C/GC/25, Observación ge-

neral número 25 (2021) relativa a los derechos de los niños en relación con el entorno digital, 2 de marzo de 2021. Disponible en: <https://bit.ly/3DKrxNs>.

Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 15 de abril de 2026.

Diputadas y diputado: Elizabeth Martínez Álvarez (rúbrica), Ernesto Sánchez Rodríguez, Diana Karina Barreras Samaniego.

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 Iraís 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/>