

INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 47 BIS, A LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, CON EL OBJETO DOTAR DE MAYORES ELEMENTOS DE INFORMACIÓN A LOS USUARIOS DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE PASAJE, A CARGO DE LA DIPUTADA ALMA MANUELA HIGUERA ESQUER, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, Alma Manuela Higuera Esquer, diputada perteneciente a la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, integrante del Grupo Parlamentario de Morena, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía la siguiente **iniciativa con proyecto** de decreto, al tenor de la siguiente.

Exposición de Motivos

El 17 de octubre del presente año, en Sonora, amanecemos con la trágica noticia del volcamiento de una unidad de autotransporte de la línea TUFESA, en donde resultaron 7 personas fallecidas y 24 personas más resultaron heridos, algunos de gravedad.

De acuerdo con la directora de Atención Temprana de la Fiscalía General del Estado de Sonora, Martha López Holguín, en las investigaciones no se hallaron huellas de frenado sobre la cinta asfáltica, lo que refuerza la hipótesis de que el operador se quedó dormido y perdió el control de la unidad.¹

El autobús marcado con el número económico 535, habría salido de Culiacán, Sinaloa con destino a Nogales, Sonora.

Tras estos hechos, los choferes que iban en el autobús huyeron del lugar dejando a las víctimas a su deriva, por lo que las autoridades iniciaron indagatorias para su localización y deslinde de responsabilidades.

Respecto a este lamentable accidente, los pasajeros una vez que estuvieron fuera de riesgo, al consultarles sobre lo ocurrido, la mayoría respondieron que venían dormidos, por lo que desconocían los motivos del accidente, así como desconocer el paradero de los conductores del autobús, así como el nombre de los mismos.

Lo anterior toma relevancia, ya que las autoridades responsables de llevar a cabo las investigaciones, al no saber el paradero de los conductores de dicha unidad, **ni tampoco el nombre de los mismos**, se dilata tanto su ubicación y/o detención, así como el deslinde de las responsabilidades que pudieran acreditársele, al presumirse responsables de una comisión de delito.

En el análisis del caso, encontramos en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que los permisionarios de este tipo de servicios fungen como responsables solidarios en caso de accidentes provocados por los conductores de sus vehículos, como así lo establece el artículo 38 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal,² que a la letra dice:

“Los permisionarios de los vehículos son solidariamente responsables con sus conductores, en los términos de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones legales aplicables, de los daños que causen con motivo de la prestación del servicio.”

En el análisis de la ley antes citada, lo referente a las disposiciones que regulan el autotransporte de pasajeros se encuentran en los artículos 46 y 47 y en ellos **no se estipulan las obligaciones** que tienen las empresas de este ramo para prestar sus servicios, ni tampoco se encuentran señalados los derechos que adquieren los pasajeros o usuarios al comprar un boleto para utilizar este servicio.

Siguiendo con la consulta del marco legal de la materia, encontramos que es el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares en donde se especifican ciertas normas que debe de atender las empresas de autotransporte de pasajeros, así como los derechos que adquieren los pasajeros, mismos que se estipulan en el artículo 29 del Reglamento³ que a la letra dice:

Artículo 29.- Los usuarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros **tendrán los siguientes derechos** :

- I. Recibir el servicio que ampara el boleto en los términos y condiciones que correspondan a la clase de servicio;
- II. Conservar en su poder los bultos que por su volumen y naturaleza se puedan llevar a bordo sin que ocasionen molestias a los pasajeros ni pongan en riesgo la seguridad;
- III. Que se les admita en el mismo vehículo, por concepto de equipaje y libre de porte por cada boleto un máximo de 25 kilogramos;
- IV. Recibir el comprobante que ampare su equipaje;
- V. Recibir el reembolso del importe de su boleto por un retraso mayor a dos horas en el origen del recorrido, y
- VI. Que no se aplique ajuste alguno a los boletos adquiridos con anterioridad a un incremento tarifario.

Como podemos observar, a diferencia de otros tipos de servicios transporte de pasajeros, como lo es aéreo, los usuarios antes de iniciar el viaje, el capitán o piloto encargado de sobrevolar la ruta para la que adquirieron un boleto **da a conocer su nombre** y las características del avión que han abordado y las características generales del vuelo.

En el mismo sentido, los usuarios de autotransporte de pasajeros urbano por aplicación digital, al momento de contratar este tipo de servicios **conocen el nombre del conductor de la unidad** , así como las características del auto en que se les prestará el servicio.

En algunas entidades del país, en las unidades de transporte público como lo son taxis o autobuses, muestran en una parte visible un tarjetón, **que contiene los generales del chofer o conductor de la unidad** que en el momento que la abordan.

Sobre el tema podemos argumentar que, los usuarios del servicio autotransporte federal de pasajeros, en primera instancia no están obligados a dar a conocer el nombre de los

conductores o choferes de sus unidades a los usuarios o pasajeros; **por lo que resulta necesario legislar en esta materia.**

Es así, que el objeto de la presente iniciativa es dotar a los usuarios del autotransporte federal de pasaje, el derecho de ser informados sobre el nombre o nombres, de los conductores que son asignados a la ruta de viaje, por la que adquirieron un boleto.

La relevancia de la iniciativa se concentra, en que los usuarios que son afectados o resultan víctimas de un acto, como el caso de un accidente vial y ser abandonados por los conductores de la unidad en la que viajan, sepan su nombre y tengan elementos para señalar a al presunto responsable, situación que bajo las circunstancias del marco legal vigente de la materia no es posible.

Para reforzamiento de lo que se propone, tenemos que en el artículo 23 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial⁴ establece que a consecuencia de un siniestro de tránsito, las víctimas tienen derecho, entre otras cosas; **a recibir información de manera integral** para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas **y ejercer de manera efectiva todos sus derechos.**

En el mismo sentido, el artículo 46 respecto a la información del transporte, de la misma ley menciona que las autoridades competentes de los tres órganos de gobierno establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte.

Es por lo anterior que resulta fundamental, que a los usuarios del autotransporte federal de pasajero se les informe sobre el nombre del o los conductores asignados a la ruta del servicio por el que obtuvieron un boleto de viaje.

Con ello se busca garantizar el derecho pleno de los usuarios del autotransporte federal de pasajero.

Por lo anterior, se proponen las siguientes modificaciones presentadas a continuación en la siguiente tabla para su mejor comprensión:

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal	
Texto Vigente	Texto que se propone
Sin correlativo	<p>Artículo 47 Bis. Las empresas que prestan el servicio de autotransporte de pasajeros tendrán las siguientes obligaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Prestar los servicios que ampara el boleto de viajero, en los términos y condiciones que correspondan a la clase de servicio, además de mostrar el nombre o los nombres de los conductores asignado a la ruta del servicio que corresponde; II. Permitir a los usuarios, conservar en su poder los bultos que por su volumen y naturaleza se puedan llevar a bordo, siempre y cuando no se ocasionen molestias a los pasajeros ni pongan en riesgo la seguridad de los viajeros; III. Admitir en el mismo vehículo, por concepto de equipaje y libre de porte por cada boleto un máximo de 25 kilogramos; IV. Entregar un comprobante que ampare el equipaje; V. Reembolsar el importe del boleto adquirido por el pasajero, por un retraso mayor a dos horas en el origen del recorrido, y VI. No aplicar ajuste alguno a los boletos adquiridos con anterioridad a un incremento tarifario.

Sin lugar a duda, con la aprobación de la presente iniciativa se avanza en la conquista de los derechos de la ciudadanía y se progresa en la atención oportuna de las víctimas que resultan de accidentes en vías federales, además de que se establece un vínculo legal entre las leyes y reglamentos de la materia.

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

Decreto por el que se adiciona el artículo 47 Bis, a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Artículo Único. Se adiciona el artículo 47 Bis, a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 47 Bis. Las empresas que prestan el servicio de autotransporte de pasajeros tendrán las siguientes obligaciones:

VII. Prestar los servicios que ampara el boleto de viajero, en los términos y condiciones que correspondan a la clase de servicio, además de mostrar el nombre o los nombres de los conductores asignado a la ruta del servicio que corresponde;

VIII. Permitir a los usuarios, conservar en su poder los bultos que por su volumen y naturaleza se puedan llevar a bordo, siempre y cuando no se ocasionen molestias a los pasajeros ni pongan en riesgo la seguridad de los viajeros;

IX. Admitir en el mismo vehículo, por concepto de equipaje y libre de porte por cada boleto un máximo de 25 kilogramos;

X. Entregar un comprobante que ampare el equipaje;

XI. Reembolsar el importe del boleto adquirido por el pasajero, por un retraso mayor a dos horas en el origen del recorrido, y

XII. No aplicar ajuste alguno a los boletos adquiridos con anterioridad a un incremento tarifario.

Transitorios

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

Segundo . Se vincula a la persona titular del Poder Ejecutivo para que, con base en su facultad de reglamentación, modifique el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, para cumplir con el objeto del presente decreto.

Notas

1 <https://losnoticieristas.com/nacional/2025/10/chofer-de-autobus-tufesa-accidentado-se-habria-quedado-dormido-suman-7-fallecidos-y-24-heridos-tras-accidente-en-sonora-912808/>

2 <https://docs.mexico.justia.com/static/pdf-js/web/index.html?file=/federales/leyes/ley-de-caminos-puentes-y-autotransporte-federal.pdf>

3 https://www.sct.gob.mx/fileadmin/_migrated/content_uploads/10_Reglamento_de_Autotransporte_Federal_y_Servicios_Aux.pdf

4 <https://bibliolex.gob.mx/leyes/ley-general-de-movilidad-y-seguridad-vial>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 4 de noviembre de 2025.

Diputada Alma Manuela Higuera Esquer (rúbrica)