

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO Y DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE REDUCCIÓN PROGRESIVA DE EMISIONES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A FIN DE FORTALECER LA TRANSICIÓN TECNOLÓGICA, LA EFICIENCIA AMBIENTAL Y LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR, A CARGO DE LA SENADORA GINA GERARDINA CAMPUZANO GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

La que suscribe, **Senadora Gina Gerardina Campuzano González**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXVI Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como por los artículos 8, numeral 1, fracción I, y 164, numeral 2, del Reglamento del Senado de la República, **someto a consideración de esta Soberanía** la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto, **en materia de reducción progresiva de emisiones del autotransporte federal, a fin de fortalecer la transición tecnológica, la eficiencia ambiental y la competitividad del sector**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

En México, la crisis climática ya tiene efectos concretos sobre la economía, la salud pública, la infraestructura y la movilidad de personas y mercancías. El incremento de emisiones contaminantes, la mala calidad del aire en zonas urbanas y metropolitanas, así como la creciente presión sobre los sistemas de transporte, han evidenciado la necesidad de actualizar el marco jurídico para acelerar la reducción de emisiones en uno de los sectores con mayor impacto ambiental: el autotransporte.ⁱ

El autotransporte ocupa un lugar estratégico en la dinámica económica nacional, pero también representa una fuente relevante de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos. Esta situación no solo compromete el cumplimiento de las metas climáticas de México, sino que agrava problemas de salud pública, eleva costos económicos y retrasa la transición hacia un modelo de movilidad y logística más eficiente, limpio y competitivo. Tan solo del 1 de octubre de 2024 al 30 de junio de 2025, se movilizaron por carretera **430.3 millones de toneladas de carga y 2,880 millones de pasajeros**, con un parque vehicular de **1,479,444 unidades de carga y 189,674 unidades de pasajeros**, lo que evidencia la magnitud operativa y económica del sector.ⁱⁱ

Frente a esta realidad, el Estado mexicano ya ha reconocido en su propio marco jurídico y en sus instrumentos de política pública que el sector transporte debe ser objeto de acciones específicas de mitigación. La **Ley General de Cambio Climático** dispone que la política nacional en la materia debe regirse por criterios de **gradualidad**, fortalecimiento de capacidades, análisis de consecuencias económicas y sociales, así como de **costo-eficiencia**, además de promover

tecnologías cuyas emisiones sean bajas en carbono durante todo su ciclo de vida. Asimismo, la propia Ley reconoce expresamente al **transporte** como un sector prioritario en las acciones de reducción de emisiones y fija para este sector una meta de reducción del **18 por ciento** al 2030.ⁱⁱⁱ

No se trata, por tanto, de abrir un debate nuevo, sino de asumir con seriedad una obligación que el propio Estado ya reconoció. En ese mismo sentido, el conversatorio celebrado en el Senado de la República sobre los compromisos de México para la reducción de emisiones en el autotransporte tuvo precisamente como propósito impulsar un diálogo entre sociedad civil, industria, autoridades y Poder Legislativo sobre los retos, oportunidades y mejoras legislativas necesarias para reducir las emisiones del sector en el contexto de la crisis climática y de la actualización de las NDC 3.0. Dentro de dicho ejercicio se identificó expresamente el papel del autotransporte en las emisiones nacionales, las barreras normativas que enfrenta la transición tecnológica y la necesidad de construir compromisos concretos por sector.^{iv}

Sin embargo, aunque el marco climático ya reconoce el problema y fija directrices generales, persiste una desconexión normativa que hoy limita una respuesta más ordenada y eficaz. Por un lado, la **Ley General de Cambio Climático** contiene principios, metas, instrumentos y criterios para orientar la acción pública en materia de mitigación. Por el otro, la **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal** regula la operación del autotransporte federal desde una lógica esencialmente sectorial y operativa, centrada en la prestación del servicio, la verificación técnica y la capacitación del personal conductor. Esa ley ya prevé que los vehículos del autotransporte federal se sometan a verificación técnica físico-mecánica y que los permisionarios proporcionen capacitación y adiestramiento para que el servicio se preste de manera eficiente, segura y eficaz.^v

El problema no es, entonces, la inexistencia de bases legales, sino la **falta de articulación expresa** entre dos ordenamientos que hoy inciden sobre el mismo fenómeno desde perspectivas distintas. La ley climática establece el rumbo, pero la ley sectorial aún no incorpora con la misma claridad la lógica de reducción progresiva de emisiones como parte de la modernización del autotransporte federal. Esa omisión genera incertidumbre regulatoria, debilita la planeación pública y dificulta que la transición tecnológica del sector avance con certeza jurídica, gradualidad y viabilidad técnica.

La presente reforma resulta necesaria en virtud de que México ya reconoció que el transporte debe contribuir a la mitigación del cambio climático, pero todavía no ha traducido con suficiente precisión ese mandato al ámbito específico del autotransporte federal, que es precisamente donde la Federación ejerce una competencia directa y donde existe capacidad real de regulación, verificación, modernización y capacitación. En otras palabras, el país ya fijó metas y principios, pero aún no ha cerrado el puente jurídico entre la política climática y la regulación operativa del sector. Esta brecha normativa impide contar con una ruta legal más clara para reducir emisiones de manera progresiva, costo-eficiente y compatible con la competitividad del autotransporte. Mientras esa

conexión no quede expresamente reflejada en la ley, la transición seguirá dependiendo más de decisiones administrativas aisladas que de una política pública respaldada por mandato legal.

La presente reforma se propone con el propósito de fortalecer la coherencia entre la política climática nacional y la regulación sectorial del autotransporte federal. La iniciativa busca que la Ley General de Cambio Climático, en su carácter de ley marco, incorpore con mayor precisión la reducción progresiva de emisiones del autotransporte federal dentro de sus acciones y programas; y que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, como ley operativa, traduzca esa orientación en instrumentos concretos de verificación técnica y capacitación. No se pretende convertir la ley sectorial en una ley climática, ni sobrecargar a la ley climática con reglas propias de la operación del servicio. Lo que se busca es que ambas dialoguen de forma coherente: una desde la planeación, la mitigación y la política pública; la otra desde la regulación técnica, la capacitación y la modernización gradual del sector.

La aprobación de esta iniciativa permitirá dar certeza a la ruta de modernización del autotransporte federal, impulsar una transición gradual hacia tecnologías y prácticas más limpias, y fortalecer la competitividad del sector sin imponer medidas abruptas. Su aprobación también contribuirá a mejorar la calidad del aire, proteger la salud de las personas y convertir en acciones concretas los compromisos climáticos que México ya asumió. En suma, no se trata solo de ajustar la ley, sino de dar un paso real hacia un transporte más eficiente, más responsable y más preparado para los desafíos ambientales del país.

Por ello, se propone **adicionar un inciso h) a la fracción II del artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático**, con el propósito de incorporar expresamente, dentro de las acciones de mitigación en el sector transporte, la reducción progresiva de emisiones del autotransporte federal mediante la modernización vehicular, la adopción de tecnologías y combustibles de menor intensidad de emisiones, la infraestructura asociada cuando resulte aplicable y mecanismos de coordinación institucional. Esta adición se justifica porque el artículo 34 es precisamente el precepto donde la Ley desarrolla las acciones específicas de mitigación por sectores, incluyendo al transporte, por lo que resulta jurídicamente correcto precisar ahí la ruta aplicable al autotransporte federal.

Asimismo, se propone **adicionar una fracción X al artículo 67 de la Ley General de Cambio Climático, recorriéndose la subsecuente**, a fin de que el Programa incluya de manera expresa acciones, metas, mecanismos de coordinación y estimación de costos para la reducción progresiva de emisiones del autotransporte federal, incluyendo modernización tecnológica, fortalecimiento de capacidades, verificación, investigación, transferencia de tecnología e infraestructura asociada cuando resulte aplicable. Esta reforma se justifica porque el artículo 67 regula el contenido del principal instrumento programático de la política climática y, por tanto, es el espacio adecuado para asegurar que el autotransporte federal no quede diluido en una referencia genérica al transporte.

Por otra parte, se propone **adicionar un tercer párrafo al artículo 35 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, a fin de que las normas oficiales mexicanas respectivas puedan incorporar, de manera progresiva y sin perjuicio de las disposiciones ambientales aplicables, criterios de desempeño ambiental y eficiencia energética orientados a la reducción de emisiones del autotransporte federal. Esta adición se justifica porque el artículo 35 ya regula la verificación técnica físico-mecánica de los vehículos del autotransporte federal, por lo que resulta jurídicamente congruente incorporar en ese mismo espacio una lógica gradual de modernización vinculada al desempeño ambiental.

Finalmente, se propone **adicionar un segundo párrafo al artículo 37 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, con el objeto de que la capacitación y el adiestramiento del personal conductor puedan incluir conducción técnico-eficiente, mantenimiento preventivo, uso adecuado de tecnologías vehiculares y prácticas orientadas a reducir el consumo de combustibles y las emisiones. Esta reforma encuentra sustento en que el artículo 37 ya obliga a los permisionarios a proporcionar capacitación y adiestramiento para que la prestación del servicio sea eficiente, segura y eficaz; por tanto, resulta plenamente procedente incorporar dentro de ese mismo ámbito contenidos vinculados a la eficiencia operativa y ambiental.

Porque si México ya aceptó que el transporte forma parte del problema climático, también debe dar el siguiente paso: establecer con mayor precisión cómo el autotransporte federal habrá de formar parte de la solución.

Por las consideraciones expuestas, someto a consideración de esta Soberanía, la Iniciativa con Proyecto de

DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO Y DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE REDUCCIÓN PROGRESIVA DE EMISIONES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A FIN DE FORTALECER LA TRANSICIÓN TECNOLÓGICA, LA EFICIENCIA AMBIENTAL Y LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR.

PRIMERO. Se adiciona un inciso h) a la fracción II del artículo 34 y una fracción X al artículo 67, recorriéndose la subsecuente, de la Ley General de Cambio Climático, para quedar en los siguientes términos:

Artículo 34. ...

I. a II. ...

a) a g) ...

h) Promover, en el ámbito de sus respectivas competencias, la reducción progresiva de emisiones del autotransporte federal mediante la modernización vehicular, la adopción de tecnologías y combustibles

de menor intensidad de emisiones, la infraestructura asociada cuando resulte aplicable, y mecanismos de coordinación institucional, bajo criterios de gradualidad, costo-eficiencia y fortalecimiento de capacidades.

III. a VI. ...

...

Artículo 67. ...

I. a IX. ...

X. Las acciones, metas, mecanismos de coordinación y estimación de costos para la reducción progresiva de emisiones del autotransporte federal, incluyendo modernización tecnológica, fortalecimiento de capacidades, verificación, investigación, transferencia de tecnología e infraestructura asociada cuando resulte aplicable.

XI. Los demás elementos que determine la Comisión.

SEGUNDO. Se adiciona un tercer párrafo al artículo 35 y un segundo párrafo al artículo 37 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar en los siguientes términos:

Artículo 35. ...

...

Las normas oficiales mexicanas respectivas podrán incorporar, de manera progresiva y sin perjuicio de las disposiciones ambientales aplicables, criterios de desempeño ambiental y eficiencia energética orientados a la reducción de emisiones del autotransporte federal.

Artículo 37. ...

Para los efectos del párrafo anterior, la capacitación y el adiestramiento podrán incluir conducción técnico-eficiente, mantenimiento preventivo, uso adecuado de tecnologías vehiculares y prácticas orientadas a reducir el consumo de combustibles y las emisiones, conforme a las disposiciones reglamentarias aplicables.

TRANSITORIOS

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

Segundo. Las dependencias competentes realizarán, en el ámbito de sus atribuciones, las adecuaciones reglamentarias, programáticas y administrativas necesarias para la debida implementación del presente Decreto.

Tercero. La implementación de las medidas previstas en el presente Decreto se realizará conforme al principio de gradualidad y de acuerdo con la disponibilidad presupuestaria y los instrumentos previstos en la legislación aplicable.

**Ciudad de México, en el recinto de la Cámara de Senadores del
H. Congreso de la Unión, a los 07 días de abril de 2026.**

Atentamente



**SENADORA GINA GERARDINA CAMPUZANO GONZÁLEZ
GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL**

ⁱ Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático. (s. f.). Impactos del cambio climático en México. Gobierno de México. <https://cambioclimatico.gob.mx/impactos-del-cambio-climatico-en-mexico/>

ⁱⁱ Gobierno de México. (2025). Primer Informe de Gobierno 2024-2025: Transporte eficiente, incluyente, moderno, seguro y sustentable. Gobierno de México. <https://www.informegobierno.gob.mx/indice/transporte-eficiente-incluyente-moderno-seguro-y-sustentable>

ⁱⁱⁱ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2024). Ley General de Cambio Climático. Diario Oficial de la Federación. Nueva Ley publicada el 6 de junio de 2012; última reforma publicada el 1 de abril de 2024.

^{iv} Senado de la República, Alianza del Aire Nuevo León, Práctica: Laboratorio para la Democracia, & PNUMA ONU Medio Ambiente. (2026, 8 de abril). Conversatorio “Compromisos de México para la reducción de emisiones en el autotransporte: retos, oportunidades y acción colectiva” [Programa].

^v Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2024). Ley General de Cambio Climático. Diario Oficial de la Federación. Nueva Ley publicada el 6 de junio de 2012; última reforma publicada el 1 de abril de 2024.