



## **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL**

Quien suscribe, **DIPUTADO JOSÉ BRAÑA MOJICA**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en 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, y 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta Asamblea la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL**, al tenor de la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

#### **Movilidad accesible como condición para el ejercicio de derechos**

La movilidad constituye un presupuesto indispensable para el ejercicio efectivo de múltiples derechos humanos. Traslarse de una ciudad a otra permite acudir a consultas médicas, acceder a tratamientos especializados, reunirse con familiares, continuar estudios, realizar actividades laborales, atender trámites administrativos o participar plenamente en la vida social y comunitaria.

En un país con amplias distancias y miles de comunidades cuya principal conexión terrestre se realiza mediante autobuses de pasajeros, el autotransporte federal constituye uno de los medios de transporte más relevantes para millones de personas. Para amplios sectores de la población, particularmente fuera de las grandes zonas metropolitanas, el autobús continúa siendo la alternativa más económica, frecuente y viable para viajes interestatales o regionales.

No obstante, para las personas con discapacidad y para muchas personas adultas mayores, el acceso efectivo a este servicio todavía enfrenta barreras económicas y materiales. En

numerosos casos, la posibilidad de viajar depende no solo del costo del boleto propio, sino también de la necesidad de cubrir el costo de una persona acompañante que les brinde apoyo durante el trayecto.

Cuando ello ocurre, el precio total del viaje se duplica, convirtiendo un traslado necesario en un gasto difícilmente sostenible.

### **Personas con discapacidad y barreras económicas adicionales**

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en 2024 residían en México 9.5 millones de personas con discapacidad, equivalentes al 7.3 por ciento de la población nacional.

Las personas con discapacidad enfrentan históricamente mayores obstáculos para acceder al empleo formal, a ingresos suficientes y a condiciones materiales de autonomía. A ello se suman gastos adicionales asociados a medicamentos, rehabilitación, ayudas técnicas, transporte accesible o cuidados personales.

En muchas ocasiones, una persona con discapacidad visual, motriz, intelectual, psicosocial o múltiple requiere asistencia para abordar, desplazarse dentro de terminales, identificar rutas, cargar equipaje, atender emergencias médicas o desenvolverse con seguridad durante trayectos prolongados.

En esos casos, el acompañante no constituye un pasajero ordinario ni un lujo opcional. Se trata de un apoyo indispensable para hacer posible el viaje en condiciones dignas y seguras.

### **Personas adultas mayores y economía de ingresos fijos**

De acuerdo con proyecciones demográficas del Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (INAPAM), en México existen aproximadamente 17.1 millones de personas adultas mayores, lo que representa alrededor del 12.8 por ciento de la población total del país.

Una parte significativa de este sector depende de pensiones, jubilaciones o apoyos públicos periódicos. Ello implica, en muchos casos, ingresos fijos que deben destinarse prioritariamente a alimentación, vivienda, salud y medicamentos.

Cuando una persona adulta mayor necesita desplazarse para recibir atención médica especializada, visitar familiares, realizar trámites o cambiar temporalmente de residencia, el costo del viaje puede representar una carga relevante. Si además requiere acompañamiento por razones de salud, movilidad o asistencia personal, el gasto aumenta sustancialmente.

La presente iniciativa reconoce esta realidad social: para miles de personas mayores, pagar dos boletos puede volver materialmente inaccesible un viaje necesario.

### **Fundamento en derechos humanos e inclusión**

México ha asumido compromisos nacionales e internacionales para garantizar la igualdad sustantiva y la accesibilidad.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece en su artículo 20 que los Estados Parte adoptarán medidas efectivas para asegurar la movilidad personal de las personas con discapacidad, facilitando formas de asistencia y apoyos a costo asequible.

Por su parte, el principio constitucional de igualdad y no discriminación exige remover barreras que impidan a ciertos grupos acceder en condiciones reales a servicios esenciales.

La movilidad no debe analizarse únicamente desde una lógica mercantil. También debe comprenderse como una herramienta para ejercer derechos fundamentales. Cuando una persona requiere un acompañante para poder viajar, la ausencia de apoyos tarifarios se traduce en una barrera económica indirecta.

### **Impacto razonable para la industria transportista**

La propuesta no desconoce la importancia económica del sector transportista ni la necesidad de mantener condiciones sostenibles para las empresas permisionarias. El autotransporte

federal de pasajeros constituye uno de los principales medios de movilidad en México y representa una actividad económica consolidada y en crecimiento.

De acuerdo con información de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, el autotransporte federal terrestre concentra más del 95 por ciento de la movilidad foránea de pasajeros en el país. Asimismo, datos recientes del sector reportan que durante 2023 el autotransporte federal de pasaje y turismo movilizó aproximadamente 3 mil 785 millones de personas, registrando uno de los niveles más altos de actividad desde que existen registros oficiales.

La propia SICT mantiene estadísticas permanentes sobre operación, crecimiento y cobertura del autotransporte federal de pasajeros, reflejando la relevancia económica y social del sector.

De igual manera, el marco regulatorio vigente ya contempla esquemas tarifarios diferenciados, como descuentos para estudiantes y otras medidas especiales, sin que ello haya impedido el desarrollo de la industria ni la expansión del servicio. Esto demuestra que los descuentos focalizados y socialmente justificados son compatibles con la viabilidad económica del sector transportista.

Por el contrario, medidas de accesibilidad y movilidad incluyente amplían la base de usuarios, fortalecen la función social del transporte y permiten que más personas puedan acceder de manera efectiva a servicios esenciales, actividades económicas y espacios de integración comunitaria.

### **Regulación vigente**

Actualmente, la **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, en su artículo 5o., fracción VIII, faculta el establecimiento de bases generales de regulación tarifaria y prevé beneficios específicos, entre ellos descuentos para estudiantes de educación media superior y superior en el servicio de autotransporte federal de pasajeros.

Sin embargo, la legislación no contempla de manera expresa un beneficio permanente para personas con discapacidad o personas adultas mayores que necesiten viajar acompañadas.

Esa omisión genera una barrera práctica para sectores que, por su condición personal, enfrentan mayores necesidades de movilidad asistida.

### Contenido y alcances de la reforma propuesta

La presente iniciativa propone reformar la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para establecer que los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros otorguen descuentos preferenciales durante todo el año a:

- Personas con discapacidad que requieran acompañante para realizar el viaje.
- Personas adultas mayores que requieran acompañante para realizar el viaje.
- Una persona acompañante del beneficiario, cuando resulte necesaria su asistencia.

La necesidad de acompañamiento se vincula a razones de movilidad, orientación, comunicación, asistencia personal o cuidado.

Con esta medida se busca eliminar una barrera económica real, fortalecer la inclusión social, facilitar el acceso al transporte interestatal y reconocer que la movilidad asistida forma parte de una sociedad más justa, accesible y solidaria.

A través del siguiente cuadro comparativo, se podrán observar las modificaciones propuestas al texto vigente:

<b>LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL</b>	
Texto Vigente	Texto Propuesta
<p><b>Artículo 5o.</b> 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.</p> <p>Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la</p>	<p><b>Artículo 5o.</b> 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.</p> <p>Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la</p>

<p>Administración Pública Federal, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a VII. ...</p> <p><b>VIII.</b> Establecer las bases generales de regulación tarifaria.</p> <p>Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y</p> <p>Los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros, con apego a la ley y a su normatividad interna, podrán ofrecer el 50 por ciento de descuento a estudiantes de educación media superior y superior, durante todo el año, y</p> <p><b>Sin correlativo</b></p> <p><b>IX. ...</b></p>	<p>Administración Pública Federal, las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a VII. ...</p> <p><b>VIII.</b> Establecer las bases generales de regulación tarifaria.</p> <p>Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y</p> <p>Los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros, con apego a la ley y a su normatividad interna, podrán ofrecer el cincuenta por ciento de descuento a estudiantes de educación media superior y superior, durante todo el año.</p> <p><b>Asimismo, los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros podrán otorgar descuento preferencial durante todo el año a las personas con discapacidad y a las personas adultas mayores que, por razones de movilidad, orientación, comunicación, asistencia personal o cuidado, requieran viajar con acompañante, haciéndose extensivo dicho beneficio a un acompañante, conforme a las disposiciones que emita la Secretaría.</b></p> <p><b>IX. ...</b></p>
--	---

En virtud de lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta Honorable Soberanía el siguiente:

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONA LA  
FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 5o. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y  
AUTOTRANSPORTE FEDERAL**

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se **REFORMA** el párrafo segundo y se **ADICIONA** un párrafo tercero a la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

**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.

Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal, las siguientes atribuciones:

I. a VII. ...

**VIII.** Establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Las motocicletas deberán pagar el cincuenta por ciento del peaje que paguen los automóviles,  
y

Los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros, con apego a la ley y a su normatividad interna, podrán ofrecer el cincuenta por ciento de descuento a estudiantes de educación media superior y superior, durante todo el año.

**Asimismo, los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros podrán otorgar descuento preferencial durante todo el año a las personas con discapacidad y a las personas adultas mayores que, por razones de movilidad, orientación, comunicación, asistencia personal o cuidado, requieran viajar con acompañante. Dicho beneficio será extensivo a una persona acompañante, conforme a las disposiciones que emita la Secretaría.**

IX. ...

## **TRANSITORIOS**

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

**SEGUNDO.** La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, emitirá las disposiciones administrativas necesarias para su debida aplicación.

**TERCERO.** Los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros contarán con un plazo de noventa días naturales, contados a partir de la emisión de las disposiciones señaladas en el artículo anterior, para adecuar sus sistemas de venta, operación y difusión al público conforme a lo previsto en el presente Decreto.

**Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente, el día 1o. del mes de junio de  
2026.**

**ATENTAMENTE**



DIPUTADO JOSÉ BRAÑA MOJICA