INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 74 BIS DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE SANCIÓN DE LA ILUMINACIÓN MODIFICADA Y DESLUMBRANTE, SUSCRITA POR EL DIPUTADO ROBERTO SOSA PICHARDO Y LAS Y LOS LEGISLADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

El suscrito, Roberto Sosa Pichardo, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional 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, y 72, Apartado H, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 1, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía **iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de sanción de la iluminación modificada y deslumbrante", la cual plantea la problemática y los argumentos establecidos** en la siguiente.

Exposición de Motivos

Primero. Planteamiento del problema

El deslumbramiento causado por sistemas de iluminación modificados o mal instalados en vehículos que circulan en carreteras y puentes de jurisdicción federal reduce el contraste, la distancia útil de visibilidad y el tiempo de reacción de quienes conducen, poniendo en riesgo su integridad y la de terceros. El artículo 40 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal y la NOM-068-SCT-2-2014 ya reconocen este riesgo, pero no establecen un parámetro técnico objetivo ni una sanción específica para esta conducta, por lo que actualmente este tipo de hechos no tienen consecuencia jurídica. La presente iniciativa propone establecer una sanción pecuniaria para quien lleve a cabo este tipo de conductas, con la finalidad de reducir riesgos e inseguridad para los conductores en carreteras federales.

Segundo. Contexto

La seguridad vial en las carreteras y puentes de jurisdicción federal depende de diversos elementos, entre los cuales destaca que quienes conducen puedan percibir oportunamente la trayectoria de la vía, los vehículos, las personas, los obstáculos y las señales. Específicamente durante la noche o en condiciones de visibilidad reducida, el sistema de iluminación del vehículo cumple una función indispensable, pues permite que el conductor tenga visibilidad y al mismo tiempo que la unidad sea percibida.

Sin embargo, esta función pierde su función de seguridad cuando la luz emitida, ya sea por su intensidad, orientación, altura, color, intermitencia o proyección, invade el campo visual de otros usuarios y les reduce la capacidad de advertir lo que ocurre en la vía, caso comúnmente identificado como “deslumbramiento”. No se trata de una mera incomodidad para los demás conductores, sino que puede ponerlos en riesgo al afectar el contraste con el que se distinguen objetos en la carretera, acortar la distancia útil de visibilidad y retardar el tiempo de recuperación visual después de cruzarse con una fuente luminosa intensa.

El informe técnico de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA, por sus siglas en inglés) denomina este fenómeno *disability glare.* En términos simples, esto se verifica cuando la dispersión de luz en el ojo reduce el contraste de los objetos de la vía, disminuye la distancia a la que pueden verse, aumenta los tiempos de reacción y puede mantener la dificultad para detectar objetos aun después de que la fuente luminosa ha desaparecido del campo visual.[1]

En la circulación cotidiana, este riesgo puede originarse por una combinación de diversos factores, entre los cuales destacan

- El uso indebido de luces altas;
- Faros principales mal alineados;
- Barras luminosas o luces auxiliares instaladas fuera de los supuestos de seguridad;
- Sustituciones de lámparas o conversiones que alteran el haz previsto por el fabricante;
- Sistemas cuya instalación no cumple los parámetros técnicos aplicables; y
- Configuraciones que, por la geometría de la vía o la diferencia de alturas entre vehículos, proyectan luz directamente hacia los ojos de quien circula en sentido contrario o precede al vehículo.

La experiencia internacional aconseja no atribuir el problema a una sola tecnología ni a un único tipo de vehículo, debido a que en muchos casos se pueden actualizar varias de estas causas. Desafortunadamente en el caso de México no existe evidencia empírica disponible que permita identificar de forma autónoma los siniestros viales ocasionados por deslumbramiento, encandilamiento, luces LED, faros modificados, luces altas o sistemas de iluminación mal orientados en carreteras federales, debido a que las bases generales de accidentalidad y los registros de hechos de tránsito captan el siniestro y algunos factores concurrentes, pero no otras categorías que permitan medir con precisión la incidencia de ese fenómeno como causa específica. Por ello, actualmente es difícil medir con precisión el efecto del deslumbramiento en la siniestralidad vehicular.

El hecho de que no haya cifras de siniestros atribuibles al deslumbramiento no significa que el riesgo sea inexistente; lo que revela es la ausencia de seguimiento de un peligro que la reglamentación federal ya reconoce explícitamente y que puede concurrir en la conducción nocturna y en los hechos de tránsito. Pese a ello, este fenómeno no se separa del resto de los factores que inciden en la siniestralidad nocturna y, por lo tanto, tampoco permiten adoptar medidas específicas para reducirlos o inhibir que sucedan.

El contenido del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal confirma que la protección de la integridad de las personas usuarias y la prevención de hechos de tránsito son parte de los objetivos institucionales en la materia. El reglamento regula el tránsito en vías federales para preservar la seguridad pública y la integridad física de sus usuarios, y atribuye a la autoridad competente funciones de prevención y vigilancia. Por ello, el análisis del deslumbramiento debe situarse en la lógica de atención de riesgos previsibles y no únicamente en la contabilización posterior de daños ya ocurridos.

El artículo 131 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal ya identifica la relación entre iluminación vehicular y visibilidad ajena, pues dispone que durante la noche o cuando las circunstancias ambientales impidan visibilidad suficiente, las y los conductores emplearán sus lámparas conforme a las siguientes reglas específicas:

a. Todo vehículo en tránsito deberá llevar encendidos los faros principales en las siguientes condiciones:

b. En zonas suficientemente iluminadas, deberá usarse la luz baja;

c. En zonas que no estén suficientemente iluminadas, deberá usarse la luz alta. El conductor deberá verificar que en el tablero funcione simultáneamente la señal indicadora del uso de ese tipo de luz;

d. Ante la proximidad de un vehículo que circule en sentido contrario, la luz alta deberá ser sustituida por la luz baja, a fin de evitar el deslumbramiento del otro conductor, y

e. Se evitará el empleo de la luz alta cuando se siga a otro vehículo a una distancia que la haga innecesaria para no deslumbrar a su conductor. Congruente con lo anterior, los conductores de los vehículos adelantados sustituirán el uso de la luz alta por la baja con igual finalidad;

f. Las luces de estacionamiento deberán ser empleadas cuando el vehículo se encuentre parado o estacionado;

g. Las luces rojas posteriores y las blancas que iluminan la placa de circulación deberán funcionar simultáneamente con los faros principales y con las luces de estacionamiento;

h. Las luces de reversa únicamente deberán funcionar cuando el vehículo esté efectuando algún movimiento hacia atrás;

i. Los autobuses y camiones deberán llevar encendidas las demás lámparas reglamentarias;

j. El empleo de los faros buscadores sólo estará permitido cuando el vehículo se encuentre parado o estacionado. Queda prohibido proyectar el haz luminoso de estos faros sobre algún otro vehículo en circulación;

k. Sólo podrán encenderse los faros de niebla cuando sea necesario por la presencia de niebla y éstos podrán utilizarse simultáneamente con la luz baja de los faros principales;

l. Los vehículos agrícolas y otros especiales deberán llevar encendidas las lámparas principales, y en su caso, los faros de niebla;

m. Queda prohibido el empleo de luces rojas al frente del vehículo y el de luces blancas en su parte posterior, excepto las que iluminen la placa de identificación y las de reversa, sin que en ninguna circunstancia se pueda emplear algún otro color;

n. Cuando un vehículo remolque a otro, no habrá necesidad de que lleven encendidas las luces que queden obstruidas por el otro vehículo que intervenga en la maniobra, y

o. Queda prohibido en vehículos particulares, la instalación, uso y operación de luces destellantes y demás aditamentos, similares o parecidos a los utilizados por vehículos de seguridad y emergencia.

Estas reglas demuestran que el bien jurídicamente protegido ya está reconocido, y consiste en preservar la visibilidad útil y la seguridad de quienes comparten la vía. Desde esa lógica, la reglamentación federal parte desde una premisa de naturaleza funcional, pues considera inaceptable que un conductor obtenga iluminación adicional a costa de dejar temporalmente sin capacidad visual suficiente a otro. Este punto es especialmente relevante porque la conducta que puede producir deslumbramiento no se constriñe al momento de accionar una luz alta, sino también puede derivar de condiciones físicas del sistema de iluminación, de su montaje, de su orientación o de alteraciones que cambian la forma en que se proyecta la luz.

El Reglamento de Tránsito de Ciudad de México considera obligaciones relativas al estado de los sistemas de iluminación y previene el uso de dispositivos que afecten la seguridad de los usuarios. Sin sustituir el régimen federal ni trasladar mecánicamente reglas locales a las vías federales, dicho antecedente muestra que el orden jurídico mexicano ha tratado históricamente la iluminación vehicular como una materia vinculada con la seguridad vial y no como una cuestión meramente estética.

La regulación técnica mexicana –específicamente la NOM-034-SCT2/SEDATU-2022– establece parámetros objetivos para clasificar los dispositivos antideslumbrantes entre los dispositivos diversos para calles y carreteras como DD-8. La definición que ofrece para establecer estos dispositivos es muy clara: sirven como pantalla o barrera visual para interceptar la luz de los faros de vehículos que circulan en contrasentido y disminuir así el riesgo de deslumbramiento de quienes transitan por las vías.[2]

Esta NOM dispone que los elementos antideslumbrantes se instalen sobre la barrera separadora de sentidos de circulación y describe alternativas como mallas y vallas antideslumbrantes. Al establecer esta necesidad y la medida para mitigarla, la autoridad reguladora reconoce tácitamente que la luz de faros en sentido contrario puede constituir un riesgo susceptible de prevención mediante diseño e infraestructura.

En abono de lo anterior, el Manual de Señalización y Dispositivos para el Control del Tránsito complementa la lógica de prevención y mitigación al desarrollar las características y disposición de los dispositivos viales previstos en la NOM.[3] En su conjunto, el establecimiento formal de medidas reglamentarias por las cuales deban instalarse barreras físicas para reducir la exposición a la luz de otros vehículos, crea una base objetiva para considerar que también deben evitarse fuentes de iluminación vehicular que generen la misma afectación, ya sea por incumplimiento técnico o por condiciones específicas de instalación y uso.

La evidencia comparada demuestra que en otros países ha funcionado la misma lógica preventiva que existe parcialmente en México. Por ejemplo, en Estados Unidos la NHTSA explica que el deslumbramiento puede producir una reducción de visibilidad por pérdida de contraste, tiempos de reacción más largos y un periodo de recuperación visual posterior a la exposición.[4] Esta descripción de los efectos permite explicar al mismo tiempo el mecanismo de riesgo, pues más allá de que una luz pueda o no ser molesta, lo relevante es su capacidad de interferir con la detección oportuna de elementos relevantes en la carretera.

En Reino Unido, un informe del Transport Research Laboratory (TRL, por sus siglas en inglés) preparado para el Departamento para el Transporte sintetizó mediciones en ruta y una encuesta a conductores y demostró que mayores niveles de luminancia se asocian con una probabilidad más alta de experimentar deslumbramiento y que, en función de la geometría de la vía, la inclinación relativa de los vehículos y determinadas ubicaciones, puede agravarse el fenómeno.[5] Para el objeto de la presente iniciativa, es particularmente relevante que dicho estudio señala indicios sobre la importancia de la altura del vehículo y de la iluminación LED, lo cual sugiere la necesidad de investigar con mayor profundidad estas condiciones y establecer regulación atenta al resultado de deslumbramiento y a las condiciones técnicas que lo producen.

Sin embargo, el mayor hallazgo de este estudio británico es la preocupación social provocada por la iluminación alterada, pues más de la mitad de las personas encuestadas manifestó haber reducido o dejado de conducir de noche, o que lo haría si pudiera, por la percepción de brillo de los faros. Aunque este dato no permite dimensionar la siniestralidad ni puede entenderse como indicador mexicano, muestra que el fenómeno es percibido como un obstáculo real para la conducción nocturna y que la intensidad aparente, la altura y la orientación de las luces deben examinarse conjuntamente.[6]

Continuando con la evidencia comparada, el ANWB (Koninklijke Nederlandse Toeristenbond o Real Club de Automovilistas y Turistas de Países Bajos) realizó una encuesta entre más de 13,000 usuarios de la vía, de los cuales el 78 por ciento indicó ser deslumbrado regularmente o siempre por iluminación intensa de otros usuarios.[7] Entre las respuestas, las luces altas, las luces bajas, e incluso la iluminación de bicicletas fueron señaladas como fuentes del problema. Además, las personas encuestadas describieron que como resultado del deslumbramiento presentan conductas como apartar la vista o entrecerrar los ojos y dificultades para ver lo que rodea la fuente luminosa, lo cual demuestra la necesidad de distinguir entre molestia y disminución funcional de la visión.

El Royal Automobile Club (RAC, por sus siglas en inglés) realizó una encuesta a 2,000 conductores en Reino Unido. Entre dicha muestra, una proporción importante de quienes refirieron haber padecido deslumbramiento también señalaron que debían reducir considerablemente la velocidad hasta volver a ver con claridad.[8] La encuesta permitió encontrar como posibles factores del deslumbramiento la percepción de mayor brillo, la mala alineación de faros y la mayor altura de ciertos vehículos, aspectos que ilustran por qué una respuesta normativa debe atender intensidad, proyección, alineación y configuración del sistema, y no únicamente el tipo comercial de lámpara.

Considerando estos aspectos, sería inconveniente establecer una prohibición genérica de luces LED –por ser técnicamente imprecisa–, ya que la tecnología LED no determina por sí misma que un faro deslumbre. Lo relevante es regular los aspectos del sistema que individualmente pueden llegar a incidir directamente en el deslumbramiento de otros conductores, tales como la óptica, el patrón de haz, la orientación, la altura de montaje, el estado de alineación, la compatibilidad de los componentes y el cumplimiento de los requisitos técnicos correspondientes.

En ese sentido, la evaluación debe centrarse en el efecto verificable sobre la visibilidad y no en una etiqueta tecnológica. Con la intención de garantizar que las condiciones de iluminación de terceros afecten a los demás conductores, debe partirse de la premisa que el riesgo puede aparecer cuando se modifica la configuración original, se coloca una fuente luminosa no compatible con el conjunto óptico, se añaden luces auxiliares o barras luminosas sin control de su proyección, o se utiliza un sistema de manera que la luz alcance a otros usuarios.

Para regular este fenómeno es necesario mantener coherencia normativa con el régimen de tránsito federal vigente y garantizar neutralidad tecnológica. Como se señaló, el artículo 131 regula el empleo seguro de distintas clases de luces y prohíbe expresamente usos que pueden afectar a otros vehículos, no establece una prohibición por la tecnología de fabricación.

Bajo esa lógica, se recupera la experiencia comparada que fortalece y justifica esa tendencia, pues como también se estableció previamente, el informe de TRL describe una interacción entre luminancia, geometría vial, orientación y características del vehículo, y recomienda profundizar en los parámetros que generan deslumbramiento en condiciones reales.[9] En su conjunto, estas consideraciones sustentan la necesidad de legislar para garantizar que se sancionen las modificaciones materiales a las condiciones de iluminación de los vehículos, debido a que pueden derivar en deslumbramiento y, a su vez, en siniestralidad en carreteras.

Tercero. Argumentos de la iniciativa

La justificación de la presente iniciativa descansa en la prevención de un riesgo reconocible que, además, ya es un bien jurídico protegido por la regulación vigente. El Reglamento federal ya protege a los conductores frente al deslumbramiento ocasionado por el uso de luces altas; la NOM-034-SCT2/SEDATU-2022 reconoce que la luz de faros en contrasentido puede requerir mitigación física, y la evidencia técnica comparada explica que el exceso de luminancia, la orientación del haz y ciertas configuraciones vehiculares pueden deteriorar la visión útil durante la conducción nocturna.

La finalidad de una medida de seguridad vial debe ser clara y acotada: debe buscar proteger la capacidad de los usuarios de la vía para ver y reaccionar con seguridad. No se trata de desincentivar la innovación ni de proscribir una fuente de iluminación por su denominación comercial, sino de atender sistemas que no cumplan las normas técnicas aplicables, que alteren sin control las condiciones de diseño del vehículo, que estén mal alineados o que, por su intensidad, orientación, altura, color, intermitencia o forma de proyección, deslumbren, encandilen o afecten la visibilidad de otros usuarios en carreteras y puentes de jurisdicción federal.

Bajo estas premisas, el diseño de cualquier mecanismo de control debe permitir una aplicación objetiva, basada en parámetros técnicos y en la constatación del efecto de riesgo, para evitar arbitrariedad y dar certeza a quienes usan vehículos con sistemas de iluminación legales y correctamente instalados. A la vez, debe reconocerse que la prevención es más eficaz antes del siniestro en aras de abonar a la cultura de la previsión. La visibilidad reducida por una fuente luminosa indebida puede durar sólo segundos, pero esos segundos son determinantes cuando se conduce a velocidad de carretera o frente a obstáculos, curvas, cambios de rasante y tránsito en sentido contrario.

La seguridad vial exige prevenir la instalación, modificación o utilización de sistemas de iluminación que comprometan la visibilidad de terceros, siempre con un enfoque tecnológicamente neutral y verificable. El objetivo no es prohibir las luces LED ni cualquier innovación de fábrica, sino preservar la visibilidad y la integridad de las personas usuarias de las carreteras y puentes de jurisdicción federal frente a configuraciones o usos que generen deslumbramiento o encandilamiento.

Como se mencionó, actualmente el marco jurídico vigente reconoce parcialmente el riesgo que esta iniciativa busca atender. El artículo 40 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal permite que los vehículos porten lámparas o reflectores adicionales a los mínimos reglamentarios, “siempre y cuando no afecte la visibilidad de otros usuarios ni se ponga en riesgo la seguridad en las vías federales”.

Esta disposición confirma, en sus propios términos, que la instalación de iluminación adicional no es en sí misma indebida, sino que su límite jurídico es exactamente el bien que esta iniciativa busca proteger: la visibilidad de terceros. Sin embargo, esa condición no está acompañada de un parámetro técnico objetivo –factores como la intensidad luminosa, temperatura de color, ángulo de proyección, etcétera– que permita a la autoridad de tránsito verificarla en campo, ni de una sanciones específicas en caso de incumplimiento.

A diferencia de la falta o el mal funcionamiento de luces, que sí cuenta con fracciones y montos diferenciados por tipo de vehículo y de luz,[10] el exceso o la modificación de luces que deslumbran sólo puede sancionarse por la vía de las cláusulas residuales de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. En ese caso, se abordan como “cualquier otra infracción” no prevista expresamente sin un monto propio que dé certeza jurídica y previsibilidad a su aplicación.

La Norma Oficial Mexicana NOM-068-SCT-2-2014, obligatoria para el autotransporte federal y especializada en la verificación físico-mecánica de los vehículos que transitan en vías generales de comunicación de jurisdicción federal, define un criterio técnico verificable que consiste en constatar que el color de cada luz corresponda al autorizado según su tipo. Por ejemplo, define faros principales blancos, direccionales y de emergencia frontales y laterales en ámbar, posteriores en rojo o ámbar, etcétera.

La existencia de este criterio demuestra que la autoridad competente ya cuenta con los elementos técnicos de referencia para distinguir una luz reglamentaria de una modificada. Sin embargo, la aplicación de dicho criterio se circunscribe a la constancia de verificación físico-mecánica periódica, lo cual impide que se traduzca en un estándar aplicable a la verificación durante la circulación en carretera, y que su incumplimiento tenga una consecuencia jurídica proporcional y expresamente prevista.

En consecuencia, la vía idónea para regular este fenómeno no es crear una prohibición nueva, sino cerrar el vacío entre una conducta que el propio marco reglamentario ya identifica como potencialmente riesgosa –en el artículo 40 del Reglamento de Tránsito referido– y un criterio técnico que la autoridad ya utiliza para otros efectos (NOM-068-SCT-2-2014). La creación de una sanción específica para estos efectos, dotaría a ambos de una consecuencia jurídica específica y de un mandato claro para su actualización técnica.

A partir de lo expuesto, se considera que lo procedente es reformar el régimen de infracciones de tránsito de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, específicamente su artículo 74 Bis por tratarse de una conducta que se verificaría durante la circulación de cualquier vehículo en caminos y puentes de jurisdicción federal. Para dotar a esta conducta de una consecuencia jurídica proporcional y verificable en su magnitud, la presente iniciativa propone que la nueva fracción se sancione con una multa de 75 a 250 unidades de medida y actualización (UMA).

Considerando que el valor diario de la UMA vigente a partir del 1 de febrero de 2026 es de 117.31 pesos, conforme al valor publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía,[11] la sanción posible tendría un rango de 8 mil 798.25 a 29 mil 327.50 pesos. Este monto guarda proporción con las demás sanciones ya previstas en el propio artículo 74 Bis y se situaría por encima del rango de 20 a 40 UMA (2 mil 346.20 a 4 mil 692.40 pesos) –reservado a infracciones administrativas menores como circular sin el seguro de daños a terceros a pasajeros–, y por debajo del techo de 500 UMA (58 mil 655 pesos) –reservado a las infracciones más graves relacionadas con la operación del autotransporte federal–. También

se propone que, en caso de reincidencia, la sanción podría alcanzar hasta 500 UMA (58 mil 655 pesos), el mismo techo que la ley reserva a las conductas de mayor gravedad, sin rebasarlo.

Cuarto. Cuadro comparativo

Para exponer con claridad la propuesta de modificación normativa, se presenta en el siguiente cuadro comparativo:

Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. http://sil.gobernacion.gob.mx/portal
Fuente: http://www.diputados.gob.mx/

LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL	
TEXTO VIGENTE	**MODIFICACIÓN PROPUESTA**
Artículo 74 Bis. La Secretaría de Gobernación, a través de la Policía Federal, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias respectivas, impondrá las siguientes sanciones:	**Artículo 74 Bis.** . . .
I. Por infracciones a la presente Ley y reglamentos que de ella se deriven en materia de tránsito, multa de hasta doscientos días de salario mínimo, y	**I.** y **II.** . . .
II. Por conducir vehículos en caminos y puentes federales que no cuenten con un contrato de un seguro que garantice daños a terceros con multa de veinte a cuarenta días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal. El propietario del vehículo tendrá 45 días naturales para la contratación de la póliza de seguro, misma que al presentarla ante la autoridad recaudatoria durante el término anterior, le será cancelada la infracción;	
Sin correlativo.	**III.** Por instalar, portar u operar en vehículos que circulen en los caminos y puentes de jurisdicción federal dispositivos, sistemas o modificaciones al equipo de iluminación que no cumplan con las normas oficiales mexicanas y disposiciones reglamentarias aplicables, o que por su intensidad, orientación, altura, color, intermitencia o forma de proyección deslumbren o disminuyan la visibilidad de otros usuarios de la vía, con multa de 75 a 250 Unidades de Medida y Actualización.
III. Cualquier otra infracción a las disposiciones de esta Ley y los ordenamientos que de ella se deriven para la operación de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación, con multa de hasta quinientos días de salario mínimo.	**IV.** Cualquier otra infracción a las disposiciones de esta Ley y los ordenamientos que de ella se deriven para la operación de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación, con multa de hasta quinientos días de salario mínimo.
En caso de reincidencia, la Secretaría de Seguridad Pública podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas, salvo las excepciones o casos específicos previstos en esta Ley.	. . .
Los ingresos derivados por concepto de multas a que se refiere la fracción I del presente Artículo, se destinarán a la Secretaría de Seguridad Pública para cubrir gastos de operación e inversión en programas vinculados a la propia seguridad pública y de manera específica se destinará el 20% del total a prevención del delito, en tanto que los derivados de la fracción II se destinarán conforme a lo establecido en el último párrafo del Artículo 74 de esta Ley. La Secretaría y la Secretaría de Seguridad Pública establecerán mecanismos para el intercambio de información en materia de infracciones.	. . . . . .

Quinto. Denominación del proyecto de decreto

La presente iniciativa propone la siguiente denominación del proyecto de

Decreto por el que se adiciona el artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de sanción de la iluminación modificada y deslumbrante

Sexto. Ordenamientos por modificar

A partir de lo aquí expuesto, el ordenamiento por modificar que considera esta propuesta es la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Séptimo. Texto normativo propuesto

Por lo expuesto y fundado someto a la consideración de esta soberanía el siguiente **proyecto de**

Decreto por el que se adiciona el artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de sanción de la iluminación modificada y deslumbrante

Único. Se adiciona la fracción III, con lo que recorre el orden de la actual III, que pasa a ser IV, del artículo 74 Bis de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 74 Bis. ...

I. y **II.** . . .

III. Por instalar, portar u operar en vehículos que circulen en los caminos y puentes de jurisdicción federal dispositivos, sistemas o modificaciones al equipo de iluminación que no cumplan las normas oficiales mexicanas y disposiciones reglamentarias aplicables, o que por su intensidad, orientación, altura, color, intermitencia o forma de proyección deslumbren o disminuyan la visibilidad de otros usuarios de la vía, con multa de 75 a 250 unidades de medida y actualización; y

Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. http://sil.gobernacion.gob.mx/portal
Fuente: http://www.diputados.gob.mx/

IV. Cualquier otra infracción a las disposiciones de esta ley y los ordenamientos que de ella se deriven para la operación de los servicios de autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación, con multa de hasta quinientos días de salario mínimo.

...

...

...

Transitorios

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

Segundo. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes contará con un plazo de 180 días naturales para expedir las adecuaciones correspondientes al Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal y a las normas oficiales mexicanas aplicables, a efecto de establecer los parámetros técnicos objetivos y verificables que permitan determinar cuándo un sistema de iluminación vehicular se considera modificado o genera deslumbramiento para los efectos de la fracción III del artículo 74 Bis de esta ley, e incluirán como mínimo intensidad luminosa, temperatura de color y condiciones de instalación.

Tercero. Los propietarios y conductores de vehículos que cuenten con sistemas de iluminación no conformes con lo establecido en el presente decreto contarán con 180 días naturales, a partir de la publicación de las disposiciones reglamentarias a que se refiere el transitorio segundo, para regularizarlos.

Notas

1 National Highway Traffic Safety Administration, *Report to Congress: Headlamp glare* , 2 de febrero de 2007, https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/glare_congressional_report.df

2 Secretarías de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; y de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, NOM-034-SCT2/SEDATU-2022, "Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras", Diario Oficial de la Federación, 11 de abril de 2023, sección 7.12, https://sidofqa.segob.gob.mx/notas/docFuente/5702233

3 Secretarías de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano; y de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, *Manual de señalización y dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras,* consultado el 20 de septiembre de 2026, https://www.gob.mx/sedatu/documentos/manual-de-senalizacion-y-dispositivos-para-el-control-del-transito-en-calles-y-carreteras

4 National Highway Traffic Safety Administration, *Report to Congress: Headlamp glare,* páginas 14-16.

5 Transport Research Laboratory, *Glare from vehicle lighting on UK roads,* PPR2069 (Wokingham, UK: TRL, octubre de 2025), III-IV, https://www.trl.co.uk/uploads/trl/documents/PPR2069-Glare-from-road-veh icle-lighting.pdf

6 Transport Research Laboratory, *Glare from vehicle lighting on UK roads* , II-III.

7 ANWB, "8 op de 10 verkeersdeelnemers verblind door voertuigverlichting", 25 de enero de 2024, https://www.anwb.nl/verkeer/nieuws/nederland/2024/januari/acht-op-de-tien-verkeersdeelnemers-verblind-door-voertuigverlichting

8 RAC, "A glaring problem: RAC calls for action on headlight glare as eight-in-10 drivers affected say problem is getting worse", 10 de enero de 2024, https://media.rac.co.uk/a-glaring-problem-rac-calls-for-action-on-head ight-glare-as-eight-in-10-drivers-affected-say-problem-is-getting-worse -3296130

9 Transport Research Laboratory, *Glare from vehicle lighting on UK roads* , IV, 64-68.

10 Vénse artículos 53 a 57 del Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal.

11 Instituto Nacional de Estadística y Geografía, “Unidad de Medida y Actualización”, comunicado de prensa número 1/26, 8 de enero de 2026, https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2026/uma/uma 2026.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 29 de septiembre de 2026.

Diputado Roberto Sosa Pichardo (rúbrica)

Sistema de Información Legislativa de la Secretaría de Gobernación. http://sil.gobernacion.gob.mx/portal
Fuente: http://www.diputados.gob.mx/