SEN. HIGINIO MARTÍNEZ MIRANDA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE SENADORES
LXVI LEGISLATURA DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN
P R E S E N T E

El suscrito, **JUAN ANTONIO MARTÍN DEL CAMPO MARTÍN DEL CAMPO**, Senador de la República del Congreso General de la Unión en la LXVI Legislatura, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como por los artículos 8° fracción I, 164 numeral 1, 169, 172 y demás aplicables del Reglamento del Senado de la República someto a consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL,** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad de personas y mercancías es una condición indispensable para el funcionamiento económico y social del país. La red carretera conecta comunidades, centros urbanos, puertos, cruces fronterizos, instalaciones industriales y mercados regionales; sobre ella se desplazan diariamente vehículos particulares, transporte de pasajeros y una parte sustantiva de la carga que abastece las cadenas productivas nacionales.

Esta actividad requiere que eficiencia logística y seguridad vial sean entendidas como objetivos complementarios. Transportar más mercancías o reducir tiempos de traslado no puede conseguirse trasladando mayores riesgos a quienes conducen, viajan o utilizan las carreteras.

Desde diciembre de 2020, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce expresamente que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Esta incorporación modificó la forma en que debe analizarse la regulación del transporte: la seguridad vial dejó de ser únicamente una finalidad administrativa de las autoridades encargadas de carreteras para convertirse en uno de los atributos constitucionales bajo los cuales debe garantizarse el derecho a la movilidad.

Posteriormente, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022, desarrolló un enfoque sistémico orientado a disminuir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito. La Ley reconoce que la seguridad vial depende de la interacción de distintos factores como infraestructura, vehículos, velocidades, comportamiento de las personas usuarias, regulación, supervisión y capacidad institucional. Bajo esta perspectiva, los errores humanos no deben aceptarse como una consecuencia inevitable de la movilidad, sino prevenirse y mitigarse mediante reglas, infraestructura, tecnología y mecanismos de supervisión adecuados.

El Instituto Mexicano del Transporte reportó que durante 2024 se registraron 13 mil 771 siniestros en la Red Carretera Federal vigilada por la Guardia Nacional. De ellos, 4 mil 377 produjeron víctimas; mil 812 personas fallecieron en el lugar de los hechos y 6 mil 800 resultaron lesionadas. Los daños materiales registrados ascendieron aproximadamente a 2 mil 467 millones de pesos. De acuerdo con el propio Instituto, el factor relacionado con el comportamiento del conductor participó en aproximadamente 86% de los siniestros analizados, muy por encima de las causas asociadas exclusivamente con vehículo, camino o condiciones naturales.

Dentro de esta problemática, el transporte de carga merece una atención particular por las características físicas y operativas de sus unidades. El Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2024 registró 3 mil 686 siniestros con participación de vehículos de carga. Estos hechos produjeron 332 fallecimientos en el lugar y mil 197 personas lesionadas; además, involucraron 5 mil 323 unidades de carga y generaron daños materiales estimados en más de mil 133 millones de pesos. En el conjunto nacional de vehículos involucrados en siniestros carreteros, los vehículos de carga representaron aproximadamente una cuarta parte de las unidades registradas.

Aguascalientes tampoco es ajeno a esta realidad. Durante 2024, el mismo Anuario registró 551 colisiones en carreteras federales de la entidad, con 47 personas fallecidas en el lugar de los hechos y 331 lesionadas. La seguridad del autotransporte es, por tanto, una cuestión nacional que se manifiesta también en las vías que conectan al estado con los principales corredores logísticos del país.

La regulación vigente contiene ya instrumentos importantes, por ejemplo, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece las bases para la operación del autotransporte federal, regula las licencias de las personas conductoras, obliga a los vehículos a cumplir las condiciones de peso, dimensiones y capacidad y faculta a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para realizar inspecciones y verificaciones.

Un primer aspecto se relaciona con la operación de vehículos doblemente articulados. Estas configuraciones tienen características distintas a las de un vehículo unitario o un tractocamión articulado sencillo debido a su longitud, peso, número de puntos de articulación, radio de giro, comportamiento durante maniobras, distancia de frenado y respuesta ante condiciones adversas. Su conducción exige capacidades técnicas particulares y un conocimiento específico de las condiciones de operación.

El orden jurídico reconoce actualmente esta diferencia. La NOM-012-SCT-2-2017 establece que los conductores de tractocamiones doblemente articulados deben contar con capacitación, experiencia y licencia específica obtenida mediante la aprobación de un examen correspondiente. Asimismo, impone reglas especiales de velocidad, separación respecto de otros vehículos, uso de sistemas de posicionamiento global, equipos de frenado y condiciones de seguridad adicionales.

Es por ello que el objetivo de esta propuesta es llevar a la Ley el principio de que la operación de configuraciones doblemente articuladas requiere una preparación especializada y vincular expresamente la acreditación de dicha preparación con la expedición y renovación de la licencia federal correspondiente.

Una obligación directamente relacionada con la aptitud profesional para operar vehículos de mayor complejidad y riesgo merece contar con un anclaje legislativo claro, mientras que las características técnicas de la capacitación, los contenidos, evaluaciones y modalidades podrán continuar desarrollándose en la regulación especializada.

Con ello se fortalecería la congruencia entre Ley y normalización. La norma técnica deja de ser el único espacio en el que se reconoce la necesidad de preparación especializada y la legislación establece expresamente el deber de acreditar conocimientos y capacidades relacionados con dimensiones, maniobrabilidad y condiciones de seguridad. La modificación permite, además, que la actualización futura de las disposiciones técnicas se produzca sin perder el mandato legal que sustenta la profesionalización.

Un segundo eje de la iniciativa corresponde a la fatiga. La conducción profesional requiere periodos prolongados de atención sostenida, reacción ante cambios en el entorno, evaluación de distancias y velocidades y toma continua de decisiones. Cuando las jornadas se extienden sin descansos suficientes, estas capacidades pueden deteriorarse. La propia regulación mexicana reconoce expresamente la relación entre tiempo de conducción, fatiga y riesgo de siniestros.

La NOM-087-SCT-2-2017 establece actualmente que toda persona conductora debe realizar una pausa de treinta minutos después de conducir hasta cinco horas continuas o distribuirla dentro de un periodo de cinco horas y media. Para el autotransporte de carga dispone que, cuando una ruta implique hasta catorce horas de conducción, deberá existir una pausa no menor a ocho horas continuas, y establece que en un periodo de veinticuatro horas el tiempo máximo de conducción no podrá exceder de catorce horas. La Norma obliga además a portar una bitácora de horas de servicio, en formato físico o electrónico, susceptible de verificación por la autoridad.

La reforma propuesta tampoco crea nuevos límites de jornada. Incorpora en la Ley un deber general de respetar los tiempos máximos de conducción, pausas y periodos de descanso establecidos en las disposiciones aplicables.

Esta técnica permite mantener en la Norma Oficial Mexicana la definición de los parámetros especializados y facilita su eventual actualización, pero incorpora al ordenamiento legal el principio esencial de que la fatiga constituye un riesgo de seguridad vial que debe ser controlado durante la operación del autotransporte federal.

En la Unión Europea, el Reglamento 561/2006 establece límites de conducción y periodos obligatorios de descanso para el transporte por carretera. Como regla general, el tiempo diario de conducción no puede superar nueve horas, aunque puede ampliarse hasta diez en determinadas ocasiones, y la conducción semanal se limita a 56 horas. El sistema se acompaña de mecanismos de registro que permiten verificar el cumplimiento de las jornadas.

Estados Unidos utiliza una lógica semejante mediante las reglas federales de horas de servicio y los dispositivos electrónicos de registro o Electronic Logging Devices. La Federal Motor Carrier Safety Administration señala que estos dispositivos están destinados a registrar con mayor precisión los tiempos de conducción y descanso y facilitar su supervisión, precisamente para mejorar las condiciones de seguridad en la operación de vehículos comerciales.

Estas experiencias no implican que México deba reproducir mecánicamente límites diseñados para otros sistemas de transporte. La NOM-087 ya establece parámetros nacionales. El elemento común es la necesidad de que los tiempos de servicio no sean sólo una obligación documental, sino una variable verificable de seguridad. Por ello, la iniciativa busca fortalecer jurídicamente su cumplimiento dentro de la Ley que regula directamente al autotransporte federal.

Un tercer componente se refiere al consumo de alcohol y sustancias que alteren la capacidad de conducción. El Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal ya prohíbe operar vehículos de autotransporte federal bajo determinadas concentraciones de alcohol o bajo sustancias psicotrópicas, estupefacientes o medicamentos que afecten la capacidad para conducir. Asimismo, el régimen de medicina preventiva en el transporte prevé evaluaciones psicofísicas y toxicológicas para el personal que interviene en la operación del transporte federal.

La propuesta incorpora a la Ley una consecuencia directa sobre la licencia federal cuando se actualicen los supuestos normativos correspondientes, respetando en todo caso las garantías de audiencia, legalidad y debido proceso. La conducción profesional de unidades de gran peso o destinadas al transporte de personas genera un deber reforzado de diligencia, porque una reducción de capacidades derivada de alcohol o sustancias psicoactivas puede afectar no únicamente al conductor, sino a todas las personas que utilizan la vía.

No puede bastar una sospecha, una apreciación subjetiva o una prueba practicada fuera de los protocolos correspondientes. La cancelación deberá encontrarse sustentada en los supuestos establecidos por la normativa aplicable, las pruebas legalmente procedentes y un procedimiento en el que la persona pueda ejercer su derecho de defensa. El propósito de fortalecer la seguridad vial no autoriza a debilitar las garantías administrativas de las personas titulares de licencias.

La iniciativa incorpora también un instrumento tecnológico que actualmente no forma parte de manera general de las obligaciones contenidas en la Ley, un sistema de videograbación frontal en los vehículos destinados al autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga. Su finalidad es generar un registro objetivo del entorno de circulación y de los hechos que puedan producirse durante un siniestro.

La videograbación no sustituye una investigación ni determina por sí misma responsabilidades. Puede, sin embargo, aportar información sobre trayectoria, señalización, maniobras, condiciones de circulación y secuencia de los acontecimientos. Su utilidad reside en mejorar la disponibilidad de evidencia objetiva para el análisis técnico de siniestros, la investigación de responsabilidades y la identificación de patrones de riesgo que permitan perfeccionar medidas preventivas.

La NOM-012 exige que las configuraciones doblemente articuladas cuenten con sistemas GPS capaces de reportar posición y velocidad y mantener respaldo de la información para consulta de la autoridad. La videograbación frontal representa una extensión razonable de esta lógica de trazabilidad, aunque con finalidades y salvaguardas distintas.

El cuarto eje corresponde a la verificación de peso, dimensiones y condiciones de operación. La NOM-012-SCT-2-2017 regula actualmente los pesos y dimensiones máximas y reconoce que esta materia se relaciona simultáneamente con seguridad vial, protección de pavimentos y puentes, competitividad y protección ambiental. La propia Norma identifica al conductor, la carga, el vehículo, la carretera, la operación y la supervisión como elementos que deben analizarse integralmente para mejorar la seguridad.

La Ley de Caminos establece actualmente facultades de inspección y verificación y prevé centros fijos de verificación de peso y dimensiones. La propuesta busca complementar este esquema mediante mecanismos permanentes que puedan incorporar puntos móviles y herramientas tecnológicas, privilegiando criterios de prevención y gestión de riesgos y reforzando la supervisión de configuraciones que, por sus dimensiones y capacidad de carga, requieren mayores estándares de cumplimiento.

Este cambio es congruente con el desarrollo posterior de la legislación de movilidad. El artículo 38 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial ya contempla auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial como instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos. Por ello, la reforma a la Ley de Caminos no debe reproducir dicha figura, sino concentrarse específicamente en la inspección del autotransporte federal, sus vehículos, su carga y sus condiciones de operación.

Es necesario mencionar que la propuesta no cuestiona la importancia económica del autotransporte de carga. Por el contrario, la competitividad del sector depende también de reglas previsibles, condiciones de operación seguras y una supervisión que reduzca ventajas indebidas derivadas del incumplimiento.

La modernización del transporte requiere, por ello, avanzar desde un modelo basado principalmente en la existencia formal de reglas hacia uno que facilite su cumplimiento y verificación. México ya cuenta con normas sobre pesos y dimensiones, tiempos de conducción, condiciones físico-mecánicas, licencias, consumo de alcohol y equipos de seguridad.

No se trata de multiplicar requisitos sin finalidad. Cada modificación responde a un riesgo específico y se inserta sobre instituciones que ya existen. Capacitación frente a la complejidad de determinadas configuraciones; descanso frente a la fatiga; aptitud psicofísica frente al alcohol y las drogas; evidencia tecnológica frente a la falta de información objetiva después de un siniestro; y supervisión permanente frente al incumplimiento de pesos y condiciones de operación.

Garantizar el derecho a la movilidad exige que quienes comparten las carreteras puedan hacerlo bajo reglas que reduzcan razonablemente los riesgos previsibles.

El transporte de carga es indispensable para la economía nacional y justamente por esa importancia debe operar con altos estándares de profesionalización, supervisión y responsabilidad. Fortalecer la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en estas materias significa avanzar hacia una red carretera en la que eficiencia logística y seguridad vial formen parte de una misma política pública, con un objetivo fundamental: que trasladar personas y mercancías nunca implique aceptar como inevitable la pérdida de vidas en las carreteras del país.

Para una mayor comprensión se presenta una tabla comparativa de la reforma propuesta:

Texto vigente	Propuesta de reforma
Artículo 36. **…** El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos o simuladores que se establezcan en el reglamento respectivo. … …	**Artículo 36.** **…** El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos o simuladores que se establezcan en el reglamento respectivo. **Tratándose de la conducción de vehículos con configuración doblemente articulada, será indispensable acreditar capacitación especializada, teórica y práctica, correspondiente a las características, dimensiones, maniobrabilidad y condiciones de seguridad de dichas unidades. La Secretaría verificará el cumplimiento de este requisito para la expedición y renovación de la licencia federal correspondiente.** **…** **…**

Los conductores de vehículos que transitan en los caminos y puentes, deberán portar la licencia vigente que exijan las disposiciones jurídicas aplicables. Asimismo, se abstendrán de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas de abuso, hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, salvo que lo haga con tecnología de manos libres, leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, o rebasar los máximos de velocidad, establecidos por la Secretaría.	Los conductores de vehículos que transitan en los caminos y puentes deberán portar la licencia vigente que exijan las disposiciones jurídicas aplicables. Asimismo, se abstendrán de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas de abuso, hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, salvo que lo haga con tecnología de manos libres, leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, o rebasar los máximos de velocidad establecidos por la Secretaría. **Deberán, además, respetar los tiempos máximos de conducción, las pausas y los periodos de descanso previstos en las disposiciones aplicables, a fin de prevenir riesgos asociados con la fatiga durante la operación de los vehículos.**
El reglamento respectivo establecerá las causas de suspensión o cancelación de las licencias federales, así como las disposiciones relativas al tránsito.	El reglamento respectivo establecerá las causas de suspensión o cancelación de las licencias federales, así como las disposiciones relativas al tránsito. **Será causa de cancelación definitiva de la licencia federal conducir bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas cuando se actualicen los supuestos previstos en la normatividad aplicable, previa sustanciación del procedimiento correspondiente y con respeto al derecho de audiencia.**

Artículo 39. Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima.	**Artículo 39.** Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima. **Adicionalmente, deberán disponer de un sistema de videograbación orientado hacia la parte frontal de la unidad que permita registrar su desplazamiento y los hechos ocurridos durante la circulación, conforme a las características técnicas que determine la Secretaría. El tratamiento, conservación y, en su caso, entrega de las grabaciones deberá sujetarse a la legislación en materia de protección de datos personales y limitarse a fines de seguridad vial, investigación de siniestros y cumplimiento de obligaciones legales.**

Artículo 70. **…** La Secretaría inspeccionará o verificará en centros fijos de verificación de peso y dimensiones, que tanto el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que operen en los caminos y puentes, cumplen con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas. Lo anterior sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la Secretaría de Seguridad Pública en la materia, cuando los vehículos circulen en los caminos y puentes.	**Artículo 70.** **…** La Secretaría inspeccionará o verificará en centros fijos de verificación de peso y dimensiones, que tanto el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que operen en los caminos y puentes cumplen con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas. Lo anterior sin perjuicio de las atribuciones de la autoridad competente en materia de seguridad pública cuando los vehículos circulen en los caminos y puentes. **La Secretaría establecerá mecanismos permanentes de verificación de peso, dimensiones y condiciones de operación del autotransporte de carga, bajo criterios de prevención y gestión de riesgos. La vigilancia deberá reforzarse respecto de las configuraciones vehiculares doblemente articuladas y podrá realizarse mediante centros fijos, puntos móviles de revisión y herramientas tecnológicas que permitan detectar oportunamente incumplimientos a las disposiciones aplicables.**

Sin correlativo.	**La Secretaría, en la planeación y programación de sus actividades, deberá prever los recursos humanos, materiales y tecnológicos necesarios para el ejercicio continuo y eficaz de sus atribuciones de inspección, verificación y vigilancia del autotransporte federal, con prioridad en aquellos tramos, configuraciones vehiculares y operaciones que presenten mayores riesgos para la seguridad vial.**

Por lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta Asamblea el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO.- Se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 36, 39 y 70 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Artículo 36. …

…

El interesado deberá aprobar los cursos de capacitación y actualización de conocimientos teóricos y prácticos con vehículos o simuladores que se establezcan en el reglamento respectivo. **Tratándose de la conducción de vehículos con configuración doblemente articulada, será indispensable acreditar capacitación especializada, teórica y práctica, correspondiente a las características, dimensiones, maniobrabilidad y condiciones de seguridad de dichas unidades. La Secretaría verificará el cumplimiento de este requisito para la expedición y renovación de la licencia federal correspondiente.**

[…]

Los conductores de vehículos que transitan en los caminos y puentes deberán portar la licencia vigente que exijan las disposiciones jurídicas aplicables. Asimismo, se abstendrán de conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas de abuso, hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, salvo que lo haga con tecnología de manos libres, leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, o rebasar los máximos de velocidad establecidos por la Secretaría. **Deberán, además, respetar los tiempos máximos de conducción, las pausas y los periodos de descanso previstos en las disposiciones aplicables, a fin de prevenir riesgos asociados con la fatiga durante la operación de los vehículos.**

El reglamento respectivo establecerá las causas de suspensión o cancelación de las licencias federales, así como las disposiciones relativas al tránsito. **Será causa de cancelación definitiva de la licencia federal conducir bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas cuando se actualicen los supuestos previstos en la normatividad aplicable, previa sustanciación del procedimiento correspondiente y con respeto al derecho de audiencia.**

Artículo 39. …

Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de control gráficos o electrónicos de velocidad máxima. **Adicionalmente, deberán disponer de un sistema de videograbación orientado hacia la parte frontal de la unidad que permita registrar su desplazamiento y los hechos ocurridos durante la circulación, conforme a las características técnicas que determine la Secretaría. El tratamiento, conservación y, en su caso, entrega de las grabaciones deberá sujetarse a la legislación en materia de protección de datos personales y limitarse a fines de seguridad vial, investigación de siniestros y cumplimiento de obligaciones legales.**

Artículo 70. …

…

La Secretaría inspeccionará o verificará en centros fijos de verificación de peso y dimensiones, que tanto el autotransporte federal, sus servicios auxiliares y transporte privado que operen en los caminos y puentes cumplen con las disposiciones sobre pesos, dimensiones y capacidad de los vehículos, de acuerdo con lo establecido en las normas oficiales mexicanas respectivas. Lo anterior sin perjuicio de las atribuciones que tiene conferidas la autoridad competente en materia de seguridad pública cuando los vehículos circulen en los caminos y puentes.

La Secretaría establecerá mecanismos permanentes de verificación de peso, dimensiones y condiciones de operación del autotransporte de carga, bajo criterios de prevención y gestión de riesgos. La vigilancia deberá reforzarse respecto de las configuraciones vehiculares doblemente articuladas y podrá realizarse mediante centros fijos, puntos móviles de revisión y herramientas tecnológicas que permitan detectar oportunamente incumplimientos a las disposiciones aplicables.

En la planeación y programación de sus actividades, la Secretaría deberá prever los recursos humanos, materiales y tecnológicos necesarios para el ejercicio continuo y eficaz de sus atribuciones de inspección, verificación y vigilancia del autotransporte federal, con prioridad en aquellos tramos, configuraciones vehiculares y operaciones que presenten mayores riesgos para la seguridad vial.

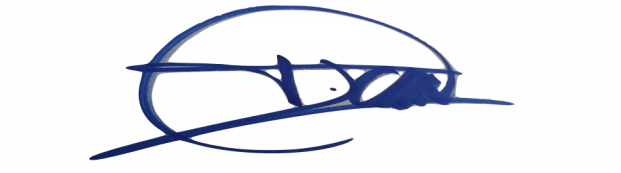
TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación, sin perjuicio de los plazos específicos previstos en los artículos transitorios siguientes.

SEGUNDO.- La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes deberá realizar, dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, las adecuaciones reglamentarias y administrativas que resulten necesarias para su cumplimiento.

Asimismo, dentro del ámbito de sus atribuciones, deberá iniciar los procedimientos de modificación, actualización o expedición de las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones técnicas necesarias para armonizar los requisitos de capacitación especializada, tiempos de conducción y descanso, sistemas de videograbación, así como los mecanismos de inspección y verificación previstos en el presente Decreto.

Atentamente



Sen. Juan Antonio Martín del Campo Martín del Campo

Dado en el Salón de Sesiones del Pleno del Senado de la República, el día 22 del mes de septiembre del año 2026.

FUENTES:

1. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2020). Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial. Secretaría General, Secretaría de Servicios Parlamentarios. Link: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/proceso/docleg/64/243_DOF_18dic20.pdf
2. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Secretaría General, Secretaría de Servicios Parlamentarios. Link: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf
3. García Gutiérrez, E. D., Casanova, W. A., & Ramírez, K. G. (2025). Influencia de la velocidad de operación y los volúmenes de tránsito en la seguridad carretera. Instituto Mexicano del Transporte. Link: https://www.imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=646&IdBoletin=218
4. Cuevas Colunga, A. C., & Silva Rivera, M. E. (2025). Anuario estadístico de colisiones en carreteras federales, 2024 (Documento técnico No. 96). Instituto Mexicano del Transporte. Link: https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGAF/EST_Accidentes_CF/Anuario_2024.pdf
5. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2017). Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT-2-2017, sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de autotransporte que transitan en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal. Diario Oficial de la Federación. Link: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5508944&fecha=26/12/2017
6. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (2018). Norma Oficial Mexicana NOM-087-SCT-2-2017, que establece los tiempos de conducción y pausas para conductores de los servicios de autotransporte federal. Diario Oficial de la Federación. Link: https://www.dof.gob.mx/normasOficiales/7197/sct11_C/sct11_C.html
7. Presidencia de la República. (2012). Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal. Diario Oficial de la Federación. Link: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5278684

8. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2025). Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares. Secretaría General, Secretaría de Servicios Parlamentarios. Link: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFPDPPP.pdf
9. Parlamento Europeo & Consejo de la Unión Europea. (2006). Reglamento (CE) núm. 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera. EUR-Lex. Link: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/2024-05-22/spa
10. Federal Motor Carrier Safety Administration. (2015). Electronic Logging Devices and Hours of Service Supporting Documents: Final Rule. U.S. Department of Transportation. Link: https://www.fmcsa.dot.gov/regulations/federal-register-documents/2015-31336
11. Federal Motor Carrier Safety Administration. (s. f.). Electronic Logging Devices (ELDs). U.S. Department of Transportation. Link: https://eld.fmcsa.dot.gov/home