

ASUNTO: Iniciativa de Reforma a la Ley de Tránsito y Vialidad,

1

Mérida, Yucatán a 13 de octubre de 2025

HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE YUCATÁN  
DIP. MARIO ALEJANDRO CUEVAS MENA  
PRESIDENTE DE LA LXIV LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL  
ESTADO DE YUCATÁN.  
PRESENTE:

Estimados integrantes de la LXIV Legislatura; por medio del presente, el suscrito **Diputado Francisco Rosas Villavicencio en nombre del Partido del Trabajo**, así como en representación de la fracción de Morena y del Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en el artículo 35 fracción I de la Constitución Política del Estado de Yucatán, los artículos 16 y 22 fracción VI de la Ley de Gobierno del Poder Legislativo del Estado, así como los artículos 68 y 69 de reglamento de la citada Ley, me permito entregar formalmente a esta noble soberanía la presente iniciativa de **Reforma a la Ley de Tránsito y Vialidad** con el objetivo de actualizar la normativa vigente, fortalecer la seguridad vial, proteger los derechos de transportistas y ciudadanos, y modernizar los procedimientos administrativos relacionados con el transporte de carga y pasaje en nuestro Estado.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El transporte constituye uno de los pilares fundamentales para el desarrollo económico y social de cualquier entidad federativa, al fungir como medio para garantizar la movilidad de personas, bienes y servicios. En particular, el transporte de carga representa una actividad estratégica en el Estado de Yucatán, toda vez que posibilita la integración de la economía local con los mercados nacionales e internacionales, además de asegurar el abasto de productos básicos, perecederos e insumos esenciales para la vida cotidiana de la población.



9303600 Ext. 3321



francisco.rosas@congresoyucatan.gob.mx



Periférico Poniente, Tablaje Catastral 33083,  
Col. Juan Pablo II Alborada. C.P. 97246,  
Mérida, Yucatán.

Durante los últimos años, la dinámica de la movilidad en México y en el mundo ha experimentado transformaciones significativas derivadas de la globalización, la digitalización de procesos y la aparición de nuevas plataformas tecnológicas. Estas innovaciones no solo han cambiado la manera en que los ciudadanos acceden a servicios de transporte, sino que también han generado la necesidad de replantear los marcos normativos para responder a contextos sociales y económicos cada vez más complejos.

2

En el caso específico de Yucatán, el transporte de carga se encuentra íntimamente ligado con actividades productivas estratégicas como la agroindustria, la pesca, el turismo y la logística vinculada con el Puerto de Progreso, principal punto de entrada y salida de mercancías. El incremento en la demanda de estos servicios ha evidenciado retos estructurales relacionados con la seguridad vial, la transparencia en los permisos, la proporcionalidad en las sanciones y la correcta delimitación de responsabilidades entre conductores y propietarios de los vehículos.

Asimismo, resulta innegable que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el Diario Oficial de la Federación en mayo de 2022, introdujo un nuevo paradigma normativo que reconoce la movilidad como un derecho humano y establece obligaciones para las entidades federativas en materia de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad. Este marco general exige a los estados, incluido Yucatán, adecuar sus leyes para armonizar sus disposiciones con los principios nacionales y con las mejores prácticas internacionales.

En este sentido, la legislación estatal vigente en materia de transporte y vialidad, si bien constituye un esfuerzo importante por regular la operación del sector, presenta deficiencias que hoy deben ser subsanadas. Entre ellas se encuentran:

La falta de precisión en la responsabilidad entre propietarios y conductores frente a infracciones o hechos ilícitos, lo cual ha derivado en cargas excesivas para quienes no son directamente responsables.

El costo y la opacidad en los permisos de circulación especial, que afectan la competitividad de los transportistas y generan espacios de discrecionalidad administrativa.

3

La ausencia de representación formal del sector transportista en los Consejos Consultivos, lo que limita la legitimidad de las políticas públicas en materia de movilidad.

La insuficiencia en la regulación de medidas preventivas frente al consumo de alcohol y drogas por parte de conductores, que debe ser atendida sin afectar injustamente la operación logística de las empresas.

**La presente propuesta de reforma a la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, responde a la necesidad de fortalecer la seguridad vial, dotar de mayor certeza jurídica a los transportistas y usuarios, y alinear la legislación local con los estándares nacionales e internacionales.**

### **Marco Jurídico Nacional y Estatal**

El marco jurídico que regula el transporte en México y en el Estado de Yucatán se compone de disposiciones de carácter constitucional, leyes generales de aplicación nacional, así como normas locales que buscan atender las particularidades de la entidad. Para comprender la necesidad de las reformas propuestas, resulta indispensable ubicar los fundamentos normativos que sirven de sustento a las políticas públicas en materia de movilidad y transporte de carga.

### **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**

La Constitución Federal establece las bases del desarrollo económico y la protección de derechos vinculados al transporte:



**Artículo 1:** consagra el principio de respeto y protección a los derechos humanos, lo que incluye el derecho a la movilidad segura y eficiente, reconocida en la legislación secundaria.

4

**Artículo 4, párrafo quinto:** reconoce el derecho de toda persona a un medio ambiente sano, lo que se relaciona directamente con la obligación de regular las emisiones y el impacto ambiental de los vehículos de carga.

**Artículo 11:** garantiza la libertad de tránsito, que debe ejercerse de manera armónica con el orden público y la seguridad vial.

**Artículo 25:** establece que corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional, a fin de garantizar que éste sea integral y sustentable.

**Artículo 27:** reconoce la propiedad originaria de la Nación sobre tierras y recursos, incluyendo, la infraestructura vial, cuya regulación corresponde al Estado.

**Artículo 28:** prohíbe prácticas monopólicas y asegura el fomento de una competencia leal, lo cual implica que el otorgamiento de permisos en materia de transporte debe realizarse bajo criterios de equidad y transparencia.

**Artículo 73, fracción XXIX-G:** otorga al Congreso de la Unión la facultad de legislar en materia de vías generales de comunicación y autotransporte federal, generando un marco de coordinación con las entidades federativas.

### **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022)**

La publicación de esta ley marcó un cambio paradigmático, al reconocer explícitamente la movilidad como un derecho humano y establecer principios de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad. Entre sus disposiciones relevantes destacan:

**Artículo 5:** reconoce el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.





**Artículo 6:** establece obligaciones para las entidades federativas de armonizar su normativa en materia de tránsito y transporte.

5

**Artículo 52:** faculta a los estados a implementar medidas preventivas y sancionatorias frente a conductas de riesgo, como la conducción bajo los efectos de alcohol o drogas.

**Artículo 61:** impulsa la participación de la sociedad civil y de los sectores involucrados en la planeación de políticas de movilidad.

Este marco impone a Yucatán la obligación de adecuar sus leyes y reglamentos para garantizar que las disposiciones locales sean coherentes con los principios de movilidad segura, inclusiva y eficiente.

### **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**

En el ámbito federal, esta ley regula el autotransporte de carga en vías generales de comunicación. Sin embargo, reconoce que en el ámbito estatal corresponde a las entidades federativas legislar sobre los servicios que operan dentro de su territorio. Por tanto, Yucatán cuenta con competencia plena para establecer normas específicas sobre tránsito, vialidad y transporte local de carga, siempre que no contravenga disposiciones federales.

### **Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán**

Este ordenamiento es el principal instrumento normativo en la materia a nivel local. Regula la circulación de vehículos en las vías estatales, establece obligaciones y sanciones para conductores y propietarios, y crea mecanismos de prevención de accidentes. No obstante, contiene disposiciones que requieren actualización, entre ellas:

- La atribución de responsabilidad al propietario del vehículo por infracciones cometidas por terceros sin su consentimiento.
- La falta de regulación clara sobre permisos especiales para vehículos de carga pesada.



- La ausencia de un esquema de participación formal del sector transportista en los Consejos Consultivos.
- La discrecionalidad en la expedición de permisos especiales, que genera costos adicionales y posibles actos de corrupción.
- Procedimientos de retención de documentos y vehículos que en ocasiones afectan indebidamente a propietarios y transportistas que no incurrieron directamente en infracciones.
- Escasa digitalización de trámites, lo que retrasa la operatividad logística.

6

En el marco jurídico nacional y estatal se reconoce la importancia de la movilidad y el transporte como derechos y como actividades estratégicas para el desarrollo. Sin embargo, la legislación vigente en Yucatán presenta rezagos frente a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y frente a las mejores prácticas internacionales, lo que justifica la necesidad de reformar la Ley de Tránsito y Vialidad, y la Ley de Transporte.

El aumento sostenido de la demanda logística ha generado mayor circulación de vehículos de carga pesada en zonas urbanas e interurbanas, lo que ha derivado en problemáticas relacionadas con la seguridad vial, la infraestructura carretera y la convivencia con la movilidad urbana.

Entre las problemáticas detectadas están la responsabilidad desproporcionada del propietario:

- El marco vigente sanciona al propietario del vehículo por infracciones cometidas por conductores, incluso sin evidencia de autorización o conocimiento.
- Esta situación genera inseguridad jurídica y desalienta la inversión en transporte de carga.

Permisos discrecionales y costosos:

- Los permisos para transportar carga especial o excedente suelen implicar trámites burocráticos y costos adicionales.
- La falta de procedimientos digitales transparentes propicia espacios de discrecionalidad administrativa.



#### Seguridad vial insuficiente:

- Los accidentes relacionados con vehículos de carga pesada representan un riesgo elevado en carreteras estatales y zonas urbanas.
- Las pruebas de alcohol y drogas a conductores no siempre se aplican bajo protocolos claros, lo que dificulta su eficacia y, en ocasiones, detiene injustamente operaciones logísticas.

#### Falta de representación sectorial:

- Los transportistas de carga no cuentan con representación formal en los Consejos Consultivos de Transporte y de Vialidad, lo que limita la participación del sector en la definición de políticas públicas.

#### Trámites poco ágiles y analógicos:

- La mayoría de las autorizaciones requieren presencia física en oficinas estatales.
- La ausencia de medios digitales limita la eficiencia, eleva costos y genera retrasos en la operación de las cadenas de suministro.
- Las vías urbanas no siempre cuentan con rutas específicas para carga pesada, generando congestionamientos en Mérida y otras cabeceras municipales.
- La ausencia de horarios diferenciados para la circulación de vehículos de gran tamaño impacta en la movilidad general.

#### Impacto en la competitividad del estado.

Estas problemáticas tienen efectos directos en la competitividad económica de Yucatán:

- Aumento de costos logísticos por trámites, permisos y demoras.
- Inseguridad jurídica para los inversionistas del sector transporte.
- Afectaciones a la movilidad urbana por el tránsito de unidades de gran tamaño en horarios inadecuados.
- Riesgos a la seguridad vial que inciden en la percepción de certeza para el transporte de mercancías.

#### Retos derivados de la normativa actual



La normativa vigente no responde a los principios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (2022), que exige seguridad vial, eficiencia y sostenibilidad. La falta de armonización normativa coloca a Yucatán en una situación de rezago frente a otros estados que ya han actualizado sus marcos regulatorios, como Jalisco, Nuevo León y la Ciudad de México, donde los permisos para transporte especial ya se tramitan en línea y la responsabilidad entre conductor y propietario está claramente diferenciada.

8

### **Derecho comparado: experiencias internacionales**

La regulación del transporte de carga en diversos países ha evolucionado con el objetivo de equilibrar seguridad vial, eficiencia logística y protección de derechos. El estudio comparado permite identificar buenas prácticas que pueden servir de referencia para el Estado de Yucatán al momento de reformar su legislación.

#### **Unión Europea**

La Unión Europea (UE) ha establecido un marco integral para el transporte de carga, con énfasis en la seguridad vial, la trazabilidad y la protección ambiental. Entre los aspectos más relevantes destacan:

**Responsabilidad diferenciada:** La normativa europea distingue con claridad entre la responsabilidad del propietario, del arrendatario y del conductor, evitando sancionar a quienes no tuvieron participación directa en la infracción.

**Control digital:** Uso obligatorio de tacógrafos digitales, que registran tiempos de conducción y descanso, garantizando la seguridad y previniendo accidentes por fatiga.

**Licencias y permisos armonizados:** El sistema de licencias de la UE permite homologar permisos de transporte, evitando trámites duplicados y agilizando operaciones logísticas transfronterizas.

**Sostenibilidad ambiental:** Incentivos normativos para vehículos de bajas emisiones, con restricciones de circulación a unidades altamente contaminantes en zonas urbanas.





### Estados Unidos de América

En EE.UU., la regulación del transporte de carga se encuentra a cargo de la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA) y de las legislaciones estatales. Las principales características son:

**Responsabilidad compartida:** Se establece la responsabilidad principal en el conductor, salvo que el propietario incurra en negligencia comprobada, como en el caso de permitir circular a un vehículo sin mantenimiento.

**Pruebas obligatorias de alcohol y drogas:** Implementadas bajo el programa Controlled Substances and Alcohol Testing Program, aplicadas con protocolos claros y auditorías externas para garantizar su validez.

**Digitalización de trámites:** Permisos, registros de vehículos y licencias de operadores se realizan mediante plataformas electrónicas (DOT System), reduciendo tiempos y costos.

**Participación sectorial:** Los transportistas participan en Advisory Committees federales y estatales, que inciden directamente en el diseño de políticas de movilidad y transporte.

### Chile

En América Latina, Chile se ha consolidado como un referente en materia de regulación del transporte por carretera:

**Registro Nacional de Transporte de Carga:** Permite identificar a todos los prestadores de servicio y sus vehículos, lo que fortalece la transparencia y la planeación logística.

**Permisos diferenciados:** Existen permisos especiales para transporte de carga sobredimensionada o peligrosa, con procedimientos digitales claros y tarifas estandarizadas.



Fiscalización tecnológica: Uso de sistemas electrónicos de control en carretera, lo que disminuye la discrecionalidad de los agentes de tránsito.

10

Seguridad vial: Programas de capacitación obligatoria para operadores de carga, coordinados entre el Estado y asociaciones de transportistas.

Colombia

Colombia ha implementado un esquema normativo que busca equilibrar la competitividad con la seguridad:

Sistema de Información de Transporte de Carga (SICE-TAC): Herramienta digital que centraliza la información de viajes, vehículos y operadores.

Responsabilidad contractual clara: El propietario solo responde en los casos en que haya autorizado la operación del vehículo sin las condiciones mínimas de seguridad.

Participación gremial: La ley reconoce a las asociaciones de transportistas como interlocutores válidos en la formulación de políticas públicas.

### **Lecciones aplicables a Yucatán**

Del análisis comparado se desprenden prácticas que pueden incorporarse a la legislación estatal:

Diferenciación de responsabilidades (propietario vs. conductor), como en la UE y EE.UU.

Digitalización de trámites y permisos, reduciendo costos y discrecionalidad, al estilo de Chile y EE.UU.

Protocolos claros en pruebas de alcohol y drogas, siguiendo estándares de la FMCSA.

Registro único de transportistas y vehículos, similar al modelo chileno y colombiano.

Participación formal del sector transportista en consejos consultivos, como ocurre en la UE y América Latina.

Incentivos a la sostenibilidad ambiental mediante normas que promuevan flotas más limpias.

En conclusión, la experiencia comparada muestra que una regulación moderna del transporte de carga no debe limitarse a imponer sanciones, sino que debe combinar seguridad, certeza jurídica y eficiencia, con mecanismos de transparencia y participación sectorial.

El diagnóstico evidenció que la legislación y reglamentación vigentes presentan disposiciones que afectan la competitividad del sector y generan inseguridad jurídica:

La responsabilidad objetiva del propietario por infracciones cometidas por terceros contraviene los principios de justicia y proporcionalidad sancionadora.

La discrecionalidad en la expedición de permisos especiales ocasiona costos adicionales, falta de certeza y posibles actos de corrupción.

Los mecanismos de control y pruebas toxicológicas carecen de protocolos claros, lo que afecta tanto a conductores como a transportistas.

La escasa representación del sector transportista en los Consejos Consultivos reduce la legitimidad de las decisiones de política pública.

La reforma normativa permitirá:

- Fortalecer la seguridad vial, reduciendo siniestros mediante protocolos claros y capacitación obligatoria.
- Otorgar certeza jurídica al sector transportista, al delimitar responsabilidades entre propietarios y conductores.
- Agilizar los procesos administrativos, reduciendo costos y tiempos mediante trámites digitales.

- Impulsar la sostenibilidad, al incentivar el uso de tecnologías menos contaminantes en el transporte de carga.
- Lecciones del derecho comparado aplicables a Yucatán
- La experiencia internacional muestra que la modernización normativa genera beneficios concretos.

12

### **Principio de proporcionalidad y razonabilidad**

Conforme a la doctrina constitucional y a la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, toda restricción de derechos debe cumplir con el principio de proporcionalidad, esto es, que las medidas adoptadas sean idóneas, necesarias y razonables. En la legislación actual, sancionar al propietario por actos de terceros resulta desproporcionado, al no atender la relación causal entre conducta y responsabilidad.

Esta reforma permitirá cumplir con este principio, delimitando con mayor precisión los ámbitos de responsabilidad administrativa, sin desproteger el interés público de la seguridad vial.

En conclusión, la justificación de la reforma radica en la necesidad de contar con un marco jurídico que brinde certeza, transparencia y eficiencia, que fortalezca la seguridad vial y que fomente la competitividad de Yucatán como polo logístico y de inversión.

**Coherencia con principios constitucionales:** La medida se alinea con los principios de igualdad, legalidad y no afectación indebida a derechos económicos de los transportistas y ciudadanos (Art. 1 y 16 de la Constitución Mexicana).

**Seguridad jurídica y eficiencia administrativa:** Al establecer la gratuidad y la posibilidad de gestión electrónica, se disminuyen trámites innecesarios, promoviendo transparencia y eficiencia en el sector transporte.





Fomento a la competitividad y desarrollo económico: Al eliminar costos por permisos de circulación, carga y descarga, se reduce la carga económica sobre transportistas, especialmente pequeñas y medianas empresas, incentivando la logística y comercio local.

13

Los impactos esperados abarcan mejoras en seguridad vial, competitividad económica, certeza jurídica, participación ciudadana, y modernización administrativa, consolidando a Yucatán como un referente en la regulación del transporte de carga en México.

La presente reforma busca modernizar la regulación del transporte y tránsito en el Estado de Yucatán, promoviendo seguridad, eficiencia y protección de derechos. Además, garantiza la participación de los transportistas en la formulación de políticas públicas, alineándose con buenas prácticas nacionales e internacionales.

**Por todo lo expuesto con anterioridad, someto a consideración de esta soberanía el siguiente proyecto de decreto por el que se reforman, modifican y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán:**

**ARTÍCULO UNICO.-** Se adiciona un segundo párrafo del artículo 40; se adicionan los artículos 58 bis; 58 Ter; 58 quater; 58 Quinquies; 58 Sixties; 79 Bis; se reforma la fracción I en su primer párrafo y su inciso a), adicionando un segundo párrafo del artículo 80; se reforma el artículo 87 y se adiciona los artículos 87 bis; 87 Ter y 87 Quater, todos de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán, para quedar como sigue:

**Artículo 40.-** Los conductores deberán obedecer los Dispositivos para el control del Tránsito y la Vialidad fijados por la autoridad correspondiente, las indicaciones de los agentes y respetar los límites de velocidad que establezca el Reglamento correspondiente.

La responsabilidad por infracciones a esta Ley y su Reglamento recaerá directamente en el conductor del vehículo que las cometa. El propietario sólo será responsable cuando se acredite que autorizó el uso del vehículo a una



persona sin licencia vigente, o con conocimiento de que no cumplía con las condiciones de seguridad o mantenimiento requeridas.

14

**Artículo 58 BIS.-** Los vehículos que por su peso, volumen o condiciones particulares puedan dañar las vías públicas, obstaculizar momentáneamente la vialidad o atentar contra la salud pública, sólo podrán circular por las vías que se les señale al momento, previa solicitud y autorización de la Secretaría, de acuerdo al tabulador de precios de permisos y sanciones establecido en el reglamento de tránsito y vialidad del Estado de Yucatán.

**Artículo 58 TER.-** Cuando se transporte maquinaria y otros objetos cuyo peso excesivo pueda ocasionar lentitud a la marcha del vehículo, entorpeciendo la circulación o que puedan causar daños a la Vía Pública, previamente deberá solicitarse permiso a la Secretaría, sin costo alguno para el transportista, en el que se señalará el horario y las condiciones a que deberá sujetarse el transporte de dichos objetos.

En el caso de los vehículos cuyo peso sea mayor a 10,000 kilogramos y sus dimensiones excedan de 14 metros de largo y 4.25 metros de altura, a partir de la superficie hasta el extremo superior del vehículo o de la carga, para circular dentro de la zona urbana, deberán solicitar a la Secretaría el permiso correspondiente, sin costo alguno para el transportista, en el cual se definirá la ruta y horario para su circulación y maniobras, y en su caso, las medidas de protección que deban adoptarse.

**Artículo 58 QUATER.-** En el Estado de Yucatán, todos los permisos para transitar, así como para cargar y descargar mercancías, serán totalmente gratuitos.

Dichos permisos deberán emitirse de manera ágil, transparente y sin demoras indebidas.



Permitirse su solicitud y entrega mediante medios electrónicos o digitales, cuando sea posible, para facilitar el acceso y la trazabilidad de los trámites.

15

Incluir condiciones claras sobre horarios, rutas y medidas de seguridad, cuando corresponda, para proteger la infraestructura vial y la seguridad de todos los usuarios.

Ser vigentes por el tiempo necesario, evitando la generación de costos adicionales o requisitos burocráticos innecesarios para transportistas y ciudadanos.

**ARTICULO 76 BIS.-** Cuando algún conductor contravenga las disposiciones de esta Ley o el Reglamento, los agentes deberán proceder de la siguiente manera:

Retener algún documento o la placa al levantar las infracciones, tratándose de vehículos no registrados en el Estado, cuyos conductores cometan infracciones a la Ley y al Reglamento, hasta en tanto no se cumplan las sanciones correspondientes, se exceptúan los vehículos con placas federales de transporte, en cuyo caso será retenida únicamente la licencia del conductor, respetando las demás excepciones previstas en este Reglamento.

**ARTICULO 76 TER.-** Los agentes deberán impedir la circulación de los vehículos y remitirlos al depósito vehicular, cuando:

I.- El conductor de algún vehículo se encuentre en estado de ebriedad, o bajo el influjo de alguna droga, psicotrópico, estupefaciente o sustancia análoga, en cuyo caso podrá hacerse cargo de la conducción del vehículo una persona cuya actuación haya sido requerida por el interesado.

**ARTICULO 76 QUATER.-** Los vehículos que sean retenidos con motivo de una infracción a la Ley o al Reglamento solo serán entregados cuando el interesado



cumpla con alguno de los siguientes supuestos:

- I. Acredite ser propietario o poseedor legítimo del vehículo, o ser el conductor al momento de la infracción, verificable mediante documentación oficial y vigente.
- II. Cumpla con las sanciones aplicables derivadas de la infracción, salvo en los casos que la normativa permita medidas alternativas que no afecten la propiedad del vehículo.
- III. Se garantice que la entrega del vehículo se realice de manera segura, transparente y conforme a los procedimientos establecidos, evitando afectar derechos de terceros.

16

**ARTICULO 76 QUINQUIES.-** Cuando los conductores de vehículos con placas de otros estados del país cometan alguna infracción a las disposiciones de Tránsito y Vialidad, el Agente podrá retener temporalmente la placa de circulación o los documentos señalados en el artículo anterior, como medida para garantizar el pago de la multa correspondiente.

**Excepción:** Para vehículos con placas federales de transporte, únicamente se retendrá la licencia del conductor infractor, respetando las demás excepciones previstas en este Reglamento, de manera que no se afecte la operación ni la propiedad del vehículo.

En el caso de vehículos registrados en el Estado de Yucatán, la retención se aplicará únicamente cuando:

No acrediten la verificación de contaminantes, o a pesar de contar con el holograma de verificación, se aprecie que sus emisiones de ruido o contaminantes rebasan los límites permisibles.

Todas las medidas de retención deberán realizarse con apego a la legalidad, proporcionalidad y seguridad jurídica, garantizando que el propietario o transportista pueda recuperar el vehículo o documentos de manera ágil una vez



cumplidos los requisitos o sanciones.

17

**ARTICULO 76 SEXIES.-** Las multas a los conductores de vehículos destinados al servicio público de transporte podrán aplicarse con un recargo adicional, según la gravedad de la infracción y las características del vehículo:

**Infracciones graves:** hasta un 50% adicional sobre la multa base.

- I. Infracciones leves o administrativas: hasta un 15% adicional, especialmente para vehículos de menos de 3,000 kilogramos, siempre que no se trate de sanciones específicas exclusivamente para servicio público.
- II. La autoridad deberá justificar de manera clara y documentada la aplicación de recargos, asegurando proporcionalidad y equidad.
- III. Los recargos se aplicarán únicamente al conductor infractor, garantizando que no afecten indebidamente al propietario o al operador cuando este no haya participado en la infracción.

**Artículo 79 BIS.-** Para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley, los propietarios de los vehículos de combustión, híbridos o mixtos o eléctricos, que circulen en las vías públicas del Estado de Yucatán, deberán:

- I.- Verificar que las personas a quienes se autorice para condicionar su vehículo, cuenten con el permiso o la licencia respectiva, vigente;
- II.- Responder por las infracciones a este Reglamento únicamente cuando dichas infracciones sean atribuibles a su conducta directa como conductor o propietario, de conformidad con lo establecido en los artículos 78 y 79 de la Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán. Se eximen de responsabilidad aquellas infracciones cometidas por terceros sin su autorización o conocimiento.



Artículo 80.- Las medidas cautelares o preventivas previstas en este artículo no tendrán el carácter de sanción, y se aplicarán en los términos siguientes:

18

I. La inmovilización del vehículo procederá únicamente, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de esta Ley o su Reglamento, que genere un riesgo grave para la circulación, las personas o sus bienes, en los siguientes supuestos:

a) Negativa a someterse a pruebas de detección. Cuando el conductor se niegue a someterse a las pruebas establecidas para la detección de intoxicación por alcohol, drogas, psicotrópicos o cualquier otra sustancia similar, se considerará indicio suficiente de riesgo grave para la seguridad vial.

En este supuesto, la autoridad procederá a:

1. Retirar de inmediato al conductor de la conducción del vehículo.
2. Permitir que el propietario, poseedor o la empresa transportista designen, de manera inmediata, a otro conductor que cumpla los requisitos legales y cuente con licencia vigente.
3. Autorizar la continuidad del traslado del vehículo y de la carga, bajo verificación de la autoridad, siempre que el nuevo conductor asuma el mando de la unidad.
4. Registrar electrónicamente la sustitución del conductor, garantizando la transparencia, trazabilidad y seguridad del procedimiento.

La inmovilización del vehículo únicamente procederá si no se presenta un conductor sustituto en un plazo razonable, o si existen indicios adicionales de riesgo para la seguridad vial o pública.

ARTICULO 87 BIS.- El Consejo Consultivo de Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán es un órgano interinstitucional y consultivo, adscrito a la Secretaría de Seguridad Pública, cuyo objetivo es emitir opiniones, recomendaciones y propuestas estratégicas que contribuyan a la planeación, implementación y



evaluación de medidas orientadas a mejorar la seguridad, eficiencia y sostenibilidad del tránsito y la vialidad en las vías públicas y carreteras estatales.

19

**ARTÍCULO 87 TER.-** El Consejo estará integrado por:

Servidores públicos de los tres órdenes de gobierno, responsables de tránsito, vialidad y movilidad.

- I. Representantes de la sociedad civil, incluyendo profesionales y especialistas en tránsito, vialidad y movilidad urbana.
- II. Representantes de las organizaciones de transporte público y privado del Estado de Yucatán, incluyendo asociaciones legalmente constituidas de transporte de carga, pasaje y logístico.

**ARTÍCULO 87 QUATER.-** El Consejo tendrá las siguientes funciones:

- I. Asesorar y proponer políticas, programas y acciones orientadas a mejorar la seguridad vial, la movilidad urbana y la eficiencia del transporte.
- II. Coordinar y promover la participación entre autoridades, sociedad civil y sector transporte, fomentando soluciones consensuadas y sostenibles.
- III. Emitir recomendaciones técnicas y estudios para la modernización, regulación y supervisión del tránsito y la vialidad.
- IV. Evaluar y dar seguimiento a la implementación de medidas y proyectos relacionados con el tránsito y transporte, asegurando transparencia y eficiencia.
- V. Los integrantes del Consejo ejercerán sus funciones de manera honoraria, promoviendo la colaboración técnica y la participación responsable de todos los sectores involucrados.



## TRANSITORIOS.

20

PRIMERO.- Este decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán.

SEGUNDO.- Se derogan todas las disposiciones legales de igual o menor rango que se contrapongan a las disposiciones de esta Ley.


TERCERO.- El Poder Ejecutivo deberá expedir el Reglamento relativo a esta Ley en un plazo no mayor a 120 días naturales, contados a partir del día siguiente a la publicación de la presente Ley.


Dado en la ciudad de Mérida Yucatán, a los 4 días del mes de diciembre del año 2025.

**UNIDAD NACIONAL**  
**¡TODO EL PODER AL PUEBLO!**

**ATENTAMENTE**

**DIP. FRANCISCO ROSAS VILLAVICENCIO**  
Partido del Trabajo LXIV Legislatura del H. Congreso del Estado de Yucatán.

  
**DIP. WILMER MANUEL MONFORTE MARFIL**  
COORDINADOR DE LA REPRESENTACIÓN  
LEGISLATIVA DE MORENA

  
**DIP. HARRY GERARDO RODRÍGUEZ BOTELLO FIERRO**  
COORDINADOR DE LA REPRESENTACIÓN  
LEGISLATIVA DEL PVEM



9303600 Ext. 3321



francisco.rosas@congresoyucatan.gob.mx



Periférico Poniente, Tablaje Catastral 33083,  
Col. Juan Pablo II Alborada. C.P. 97246,  
Mérida, Yucatán.



Integrantes de la Fracción Legislativa de Morena

  
DIP. MARIO ALEJANDRO CUEVAS MENA

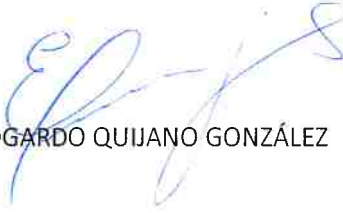
  
DIP. NEYDA ARACELLY PAT DZUL

  
DIP. NAOMI RAQUEL PENICHE LÓPEZ

  
DIP. DANIEL ENRIQUE GONZÁLEZ QUINTAL

  
DIP. JOSÉ JULIÁN BUSTILLOS MEDINA


  
DIP. CLARA PAOLA ROSALES MONTIEL



DIP. ERIC EDGARDO QUIJANO GONZÁLEZ



DIP. MARIBEL DEL ROSARIO CHUC AYALA



DIP. BAYARDO OJEDA MARRUFO



DIP. ALBA CRISTINA COB CORTÉS



DIP. SAMUEL DE JESÚS LIZAMA GASCA



DIP. MARÍA ESTHER MAGADÁN ALONZO

DIP. CLAUDIA ESTEFANÍA BAEZA MARTÍNEZ

DIP. RAFAEL GERMÁN QUINTAL MEDINA

DIP. AYDÉ VERÓNICA INTERÍAN ARGUELLO

DIP. WILBER DZUL CANUL

