

Iniciativa Ciudadana para Eliminar la Verificación Vehicular Obligatoria, Establecer Estándares Ambientales para Vehículos Automotores en la Ciudad de México, Modificar el Programa Hoy No Circula y Regular la Circulación de Vehículos en el Primer Cuadro de la Ciudad de México

INICIATIVA CIUDADANA

Conforme al artículo 35 fracción VII y 71 fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y a la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México.

PROYECTO DE DECRETO QUE ELIMINA LA VERIFICACIÓN VEHICULAR OBLIGATORIA, ESTABLECE ESTÁNDARES AMBIENTALES PARA VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN LA CIUDAD DE MÉXICO, MODIFICA EL PROGRAMA HOY NO CIRCULA Y REGULA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS EN EL PRIMER CUADRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Presentada por el Comité Promotor: Fernando Salvador Sánchez Campos

Representante para oír y recibir notificaciones: Fernando Salvador Sánchez Campos
Ciudad de México, a 16 de junio de 2026

Dirigida a la H. Mesa Directiva del Congreso de la Ciudad de México

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Contexto y Problemática Actual

Un padre de familia que sale cada mañana de su casa en una colonia del oriente de la Ciudad de México para llevar a sus hijos a la escuela y después atender su changarro enfrenta, año tras año, el mismo ciclo: pagar la verificación vehicular, arriesgarse a una multa si el auto no pasa, y volver a pagar al semestre siguiente. Mientras tanto, el aire que respiran sus hijos sigue deteriorándose. El parque vehicular de la Ciudad de México asciende a aproximadamente 5.8 millones de unidades según datos del INEGI 2024. La verificación vehicular obligatoria, vigente desde 1988, no ha logrado reducir de manera significativa las emisiones en un contexto donde las fuentes industriales representan el 30% de las emisiones de PM2.5, de acuerdo con el Inventario de Emisiones de la CDMX 2020. A esto se suman las condiciones geográficas del Valle de México que agravan la concentración de contaminantes.

El costo promedio de la verificación es de aproximadamente 650 pesos según la tarifa 2025 de SEDEMA, y las multas pueden alcanzar hasta 1,612 pesos. Esta carga

recae de manera desproporcionada en familias de menores ingresos y en pequeños empresarios que dependen de su vehículo para generar su sustento diario. Las normas federales vigentes para vehículos nuevos, NOM-042-SEMARNAT-2003 y NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, permiten niveles de emisiones significativamente superiores a estándares internacionales como Euro 6 o Tier 3. En lugar de seguir transfiriendo la responsabilidad principal a los ciudadanos a través de verificaciones periódicas, es necesario trasladar la obligación a quienes comercializan vehículos automotores, que cuentan con la capacidad tecnológica para implementar soluciones efectivas de manera inmediata.

II. Fundamentos Jurídicos y Constitucionales

Esta iniciativa ciudadana se presenta conforme a lo establecido en los artículos 35, fracción VII, y 71, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en la Ley de Participación Ciudadana de la Ciudad de México. Las reformas propuestas se fundan en las competencias concurrentes de la Ciudad de México en materia ambiental y de movilidad, de conformidad con la Constitución Política de la Ciudad de México y la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. Se respetan las facultades federales en materia de normalización técnica, para lo cual se establecen los mecanismos de coordinación necesarios con las autoridades competentes de la Federación.

III. Justificación y Datos de Soporte

Diversos estudios técnicos demuestran que la reducción efectiva de contaminantes depende principalmente de innovaciones tecnológicas de los fabricantes, que pueden implementarse en plazos razonables. El International Council on Clean Transportation (ICCT, 2016) documentó que la adopción de estándares Euro 6 en Europa redujo un 60% las emisiones de NOx y PM2.5 en vehículos nuevos en dos años. La EPA (2020) reportó que los estándares Tier 3 en Estados Unidos lograron una reducción del 50% en NOx y compuestos orgánicos volátiles entre 2017 y 2020. El estudio del Centro Mario Molina (2021) indica que adoptar estándares equivalentes a Euro 6 o Tier 3 en México podría reducir un 40% las emisiones de PM2.5 y NOx en el Valle de México en cinco años. La investigación de la Facultad de Ingeniería de la UNAM (2023) concluye que mejoras en motores y electrificación parcial pueden reducir hasta un 70% las emisiones de CO2 y contaminantes locales. Estos datos confirman que es viable y necesario establecer estándares equivalentes a Euro 6 y Tier 3 en la Ciudad de México.

IV. Objetivos de la Iniciativa

1. Eliminar la obligatoriedad de la verificación vehicular para reducir la carga económica y administrativa de los ciudadanos.
2. Establecer estándares ambientales claros y exigibles para vehículos que se emplacen en la Ciudad de México, equivalentes o superiores a Euro 6 para vehículos ligeros y Tier 3 para vehículos pesados.
3. Prohibir el emplacamiento de vehículos usados que no cumplan los estándares desde su fabricación y regular la verificación de vehículos importados directamente por particulares.
4. Exigir revisión anual para vehículos con modificaciones posteriores a su fabricación.
5. Implementar revisiones aleatorias representativas del parque vehicular.
6. Establecer una prohibición gradual de vehículos con más de 15 años que no cumplan las normas de emisiones, acompañada de un Programa de Transición Justa con apoyos prioritarios para familias de bajos ingresos y trabajadores esenciales.
7. Regular de forma diferenciada la circulación en el primer cuadro de la ciudad, priorizando la reducción de congestión y la protección del patrimonio cultural.
8. Modificar el programa Hoy No Circula para aplicarlo exclusivamente a vehículos con placas foráneas, exentando a los vehículos 100% eléctricos.

V. Beneficios Esperados para la Ciudad de México

La iniciativa mejorará efectivamente la calidad del aire al trasladar la responsabilidad principal a fabricantes e importadores que pueden implementar tecnologías disponibles de manera inmediata. Reducirá la carga económica sobre las familias y los pequeños negocios de la Ciudad de México al eliminar la verificación obligatoria. Fomentará la adopción de tecnologías limpias al exentar de restricciones a los vehículos 100% eléctricos. Protegerá el patrimonio cultural del Centro Histórico al regular la circulación de vehículos de carga en horarios diurnos. Generará recursos destinados exclusivamente a programas de movilidad sustentable, expansión de transporte público eléctrico e infraestructura peatonal y ciclista. Establecerá reglas claras, equitativas y con mecanismos de transición justa para los sectores más vulnerables, priorizando resultados medibles para los vecinos de la ciudad.

VI. Conclusión

Esta iniciativa traslada la responsabilidad principal de la reducción de emisiones a quienes tienen la capacidad tecnológica real para implementarla, al tiempo que

establece reglas claras, equitativas y con medidas de apoyo a la transición para los sectores más vulnerables. Solicitamos respetuosamente al H. Congreso de la Ciudad de México su análisis y dictamen favorable, en beneficio de la calidad del aire, la dignidad de las familias y el futuro de la Ciudad de México.

PROYECTO DE DECRETO QUE ELIMINA LA VERIFICACIÓN VEHICULAR OBLIGATORIA, ESTABLECE ESTÁNDARES AMBIENTALES PARA VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN LA CIUDAD DE MÉXICO, MODIFICA EL PROGRAMA HOY NO CIRCULA Y REGULA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS EN EL PRIMER CUADRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo Primero. Se derogan los artículos 124, 125, 126, 127, 128 y 129 de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en la Ciudad de México, así como el Reglamento de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal, en Materia de Verificación Vehicular, para eliminar la obligatoriedad de la verificación vehicular en la Ciudad de México.

Artículo Segundo. Se adiciona el Capítulo III Bis a la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en la Ciudad de México, denominado “Estándares Ambientales para Vehículos Automotores en la Ciudad de México”, con los siguientes artículos:

Artículo 130 Bis 1. Toda persona física o moral que comercialice vehículos automotores en la Ciudad de México deberá garantizar que los vehículos que se emplacen cumplan con estándares de emisión equivalentes o superiores a los establecidos en la norma Euro 6 para vehículos ligeros de gasolina y diésel, y equivalentes a Tier 3 para vehículos pesados, según los lineamientos técnicos que publique la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México (SEDEMA). Los lineamientos deberán garantizar como mínimo dichos estándares internacionales y podrán establecer límites más estrictos cuando se justifique técnicamente.

Artículo 130 Bis 2. La SEDEMA, en coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), publicará en un plazo no mayor a 180 días naturales los lineamientos técnicos que establezcan los límites exactos de emisiones, procedimientos de prueba, requisitos de certificación y mecanismos de actualización, considerando tecnologías disponibles como sistemas de reducción catalítica selectiva, filtros de partículas y electrificación parcial. Los lineamientos se someterán a consulta pública por un mínimo de 30 días naturales antes de su publicación.

Artículo 130 Bis 3. A partir de la entrada en vigor de los lineamientos técnicos:

a) Únicamente podrán emplacarse en la Ciudad de México los vehículos automotores nuevos que acrediten el cumplimiento de los estándares establecidos en el artículo

130 Bis 1, mediante certificado emitido por la SEDEMA o entidad acreditada.

b) Ningún vehículo usado que no cumpla con los estándares desde su fabricación podrá emplacarse en la Ciudad de México.

c) Los vehículos adquiridos en el extranjero e importados directamente por el propietario deberán verificarse en centros autorizados por la SEDEMA dentro de los 20 días naturales posteriores a su ingreso a la Ciudad de México. El incumplimiento impedirá su emplacamiento y circulación.

Artículo 130 Bis 4. Las personas físicas o morales que comercialicen vehículos automotores y que incumplan lo dispuesto en este capítulo serán sancionadas conforme a la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en la Ciudad de México, incluyendo multas, suspensión de actividades comerciales y la prohibición de comercializar vehículos en la Ciudad de México.

Artículo Tercero. Se adiciona el Capítulo IV Bis a la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en la Ciudad de México, denominado "Revisiones, Restricciones Graduales a Vehículos Antiguos y Modificados", con los siguientes artículos:

Artículo 131 Bis 1. La SEDEMA realizará revisiones aleatorias representativas del parque vehicular para verificar mantenimiento, servicio y emisiones. Los vehículos que no cumplan serán sancionados con multa equivalente a 100 UMA.

Artículo 131 Bis 2. Los vehículos automotores con antigüedad superior a 15 años que no cumplan la normativa de emisiones serán dados de baja en el registro vehicular de la Ciudad de México y quedarán prohibidos de circular de manera gradual, iniciando con vehículos de carga en el primer año y extendiéndose a vehículos particulares en años subsecuentes, conforme al Programa de Transición Justa que establezca la SEDEMA. Dicho programa incluirá apoyos prioritarios para familias de bajos ingresos y trabajadores esenciales, incentivos fiscales, esquemas de chatarrización y facilidades para la renovación del parque vehicular.

Artículo 131 Bis 3. Queda prohibida la circulación en la Ciudad de México de cualquier vehículo de carga con antigüedad superior a 15 años, de conformidad con el programa gradual establecido en el artículo anterior.

Artículo 131 Bis 4. Todo vehículo automotor que haya sufrido modificaciones posteriores a su fabricación, incluyendo blindaje, transformación deportiva u otros

cambios autorizados o no por el fabricante, deberá someterse a revisión anual obligatoria ante la SEDEMA o entidad acreditada. El incumplimiento se sancionará con multa de 100 UMA.

Artículo Cuarto. Se modifica el artículo 49 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para quedar como sigue:

Artículo 49. El programa Hoy No Circula se aplicará exclusivamente a vehículos automotores con placas que no sean de la Ciudad de México, con excepción de los vehículos 100% eléctricos, que estarán exentos de las restricciones. La Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, establecerá los lineamientos específicos para la aplicación de este programa, incluyendo los días y horarios de restricción, conforme a las necesidades de calidad del aire y movilidad de la ciudad.

Artículo Quinto. Se adiciona el Capítulo V Bis a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, denominado "Regulación de la Circulación de Vehículos en el Primer Cuadro de la Ciudad", con los siguientes artículos:

Artículo 47 Bis 1. Se prohíbe la circulación de vehículos de carga, independientemente de su tipo de propulsión, en el primer cuadro de la Ciudad de México, definido como el área delimitada por las calles de Eje Central Lázaro Cárdenas, Eje 1 Norte, Eje 1 Oriente y Eje Central Sur, incluyendo las vialidades interiores, conforme al plano oficial de la Autoridad del Centro Histórico, en el horario de 6:00 a 22:00 horas.

Artículo 47 Bis 2. Se establece un cobro diario equivalente a:

- a) 0.5 UMA para vehículos automotores de combustión interna en general que circulen en el primer cuadro en cualquier horario.
- b) 5 UMA para vehículos de carga que circulen en el primer cuadro de la Ciudad de México en el horario de 22:00 a 6:00 horas.

Artículo 47 Bis 3. Están exentos de los cobros señalados en el artículo anterior los siguientes vehículos: vehículos eléctricos o de cero emisiones (excepto vehículos de carga); vehículos de emergencia (ambulancias, bomberos, policía); vehículos de transporte público autorizados (autobuses, taxis, microbuses); y vehículos propiedad

de residentes del primer cuadro, acreditados mediante un registro emitido por la Autoridad del Centro Histórico.

Artículo 47 Bis 4. Los recursos recaudados por los cobros establecidos en el artículo 47 Bis 2 se destinarán exclusivamente a programas de movilidad sustentable, incluyendo la expansión de transporte público eléctrico, infraestructura ciclista y peatonal, y la conservación del patrimonio cultural del Centro Histórico.

Artículo 47 Bis 5. La Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Secretaría de Finanzas y la Autoridad del Centro Histórico, implementará un sistema de cobro electrónico, mediante dispositivos de identificación vehicular o aplicaciones móviles, en un plazo no mayor a 12 meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

Artículo Sexto. Se adicionan las fracciones XIV Bis a XIV Quinto al artículo 13 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con las atribuciones correspondientes de verificación de estándares ambientales, administración del sistema de cobro, implementación del programa Hoy No Circula modificado y coordinación de revisiones anuales de vehículos modificados.

TRANSITORIOS

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Segundo. La SEDEMA publicará los lineamientos técnicos en un plazo no mayor a 180 días naturales, previo proceso de consulta pública de al menos 30 días naturales.

Tercero. Los vehículos emplacados con anterioridad a la entrada en vigor de los lineamientos técnicos quedarán exentos de los nuevos estándares de emisión, pero estarán sujetos a las revisiones aleatorias y al programa gradual de restricción por antigüedad.

Cuarto. La SEDEMA implementará, en un plazo no mayor a 90 días naturales, un Programa de Transición Justa que incluya incentivos fiscales, apoyos para renovación de vehículos y un esquema de chatarrización con prioridad para propietarios de bajos ingresos y trabajadores esenciales. La prohibición gradual de vehículos antiguos se sujetará a la implementación efectiva de este programa.

Quinto. Los plazos para implementación de sistemas de cobro electrónico y revisiones se sujetarán a lo establecido en los artículos respectivos, con posibilidad de prórroga justificada por la autoridad competente.

Sexto. Los recursos previamente destinados a la operación de verificentros se reasignarán a programas de movilidad sustentable y conservación del patrimonio del Centro Histórico.

Séptimo. La SEDEMA, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, publicará un informe de evaluación de impacto a los tres años de la entrada en vigor del decreto, que incluya efectos en calidad del aire, precios de vehículos, empleo en sectores relacionados y acceso a la movilidad de familias de bajos ingresos.

Octavo. La SEDEMA, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, implementará un programa de incentivos fiscales para los ciudadanos que adquieran vehículos automotores que cumplan con la norma ambiental establecida en esta ley, en un plazo no mayor a 90 días naturales a partir de la publicación de los lineamientos técnicos.

ANEXOS

Comité Promotor y representante

Fernando Salvador Sánchez Campos (Promovente principal y representante para oír y recibir notificaciones).

Respaldo ciudadano

El respaldo de esta Iniciativa Ciudadana se presenta mediante listado en el formato Excel oficial del Instituto Electoral de la Ciudad de México (IECM), con al menos el 0.13% de las personas inscritas en la Lista Nominal de Electores de la Ciudad de México, debidamente validado por el IECM.

Cuadro comparativo (texto vigente vs. texto propuesto)

Verificación vehicular: Actualmente obligatoria y costosa para todos los ciudadanos. Propuesta: Eliminada completamente. Responsabilidad trasladada a fabricantes e importadores.

Estándares de emisión: Actualmente NOM federales insuficientes. Propuesta: Euro 6 para vehículos ligeros y Tier 3 para vehículos pesados como mínimo, con facultad de la SEDEMA para establecer límites más estrictos cuando se justifique técnicamente, previo proceso de consulta pública.

Vehículos con más de 15 años: Actualmente sin regulación específica efectiva. Propuesta: Prohibición gradual iniciando con vehículos de carga, acompañada de Programa de Transición Justa con apoyos prioritarios para familias de bajos ingresos y trabajadores esenciales.

Hoy No Circula: Actualmente aplica a vehículos con placas de la CDMX. Propuesta: Aplica exclusivamente a vehículos con placas foráneas. Exención total para vehículos 100% eléctricos.

Regulación del primer cuadro: Actualmente sin regulación específica diferenciada para vehículos de carga ni cobros. Propuesta: Prohibición de circulación de vehículos de carga de 6:00 a 22:00 horas. Cobro de 0.5 UMA para vehículos de combustión interna y 5 UMA para vehículos de carga en horario nocturno, con exenciones claras para residentes, transporte público, vehículos de emergencia y vehículos eléctricos.

Evaluación de impacto: Actualmente sin mecanismo de evaluación obligatoria. Propuesta: Informe de evaluación de impacto obligatorio a los tres años de la entrada en vigor del decreto.

Datos del promovente principal

Fernando Salvador Sánchez Campos