



Toluca de Lerdo, Estado de México, 4 de agosto de 2025.

DIPUTADO
MAURILIO HERNÁNDEZ GONZÁLEZ
PRESIDENTE DE LA LXII LEGISLATURA
DEL ESTADO DE MÉXICO

P R E S E N T E

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 51 fracción II, 57 y 61 fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 28, fracción I, 30, 38 fracción II, 79 y 81 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de México y por su digno conducto, las Diputadas y los Diputados, Ruth Salinas Reyes, Maricela Beltrán Sánchez, Juan Manuel Zepeda Hernández y Martín Zepeda Hernández integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, sometemos a la consideración de esta Honorable Legislatura, **Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones del Código para la Biodiversidad del Estado de México y de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, en materia de Multas y Derechos por Verificación Vehicular, Tránsito de Vehículos Particulares y de Transporte Público** de conformidad con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el Estado de México se ha propuesto recientemente ampliar las medidas del programa “Hoy No Circula” al Valle de Toluca, esta medida incluye la imposición de multas significativas a los conductores que no verifiquen sus vehículos en el periodo establecido a partir del próximo año. Dicha iniciativa tiene como objetivo declarado la reducción de la contaminación atmosférica en las zonas metropolitanas de la entidad, en línea con el derecho constitucional a un medio ambiente sano y las obligaciones gubernamentales en materia ambiental. No obstante, han surgido numerosas voces críticas que cuestionan la equidad y efectividad de la propuesta. Se argumenta que la medida no toma en cuenta al transporte público, a pesar de que éste contribuye sustancialmente a las emisiones



contaminantes, y que resulta incongruente exigir mayores pagos a los automovilistas cuando las vialidades se encuentran en mal estado.

La contaminación del aire representa uno de los mayores riesgos ambientales para la salud pública, de acuerdo con organismos internacionales. La Organización Mundial de la Salud (OMS) advierte que el 99% de la población mundial respiraba en 2019 aire que no cumple con sus directrices de calidad, lo cual se asocia a aproximadamente 6.7 millones de muertes prematuras cada año. En México, este problema se manifiesta con especial gravedad en las zonas metropolitanas. El Estado de México cuenta con dos de las siete zonas metropolitanas más contaminadas del país, atribuible en gran medida al uso excesivo de automóviles. En particular, la zona metropolitana del Valle de Toluca (ZMVT) ha presentado concentraciones de contaminantes atmosféricos por encima de las normas ambientales: un estudio del Instituto Nacional de Salud Pública (2013-2021) para la Comisión Ambiental de la Megalópolis reveló que contaminantes como el dióxido de nitrógeno (NO₂) y el dióxido de azufre (SO₂) exceden los valores normativos en el Valle de Toluca, implicando riesgos para la salud de sus habitantes.

La calidad del aire deficiente tiene efectos adversos directos en la salud de la población, incrementando la incidencia de enfermedades respiratorias (asma, EPOC), cardiovasculares y otros padecimientos. Frente a esta realidad, las autoridades estatales y federales han establecido un marco jurídico robusto que obliga a implementar políticas para prevenir y controlar la contaminación. El Plan de Desarrollo del Estado de México 2023–2029 plantea como objetivo prevenir la contaminación atmosférica y mitigar el cambio climático, reduciendo emisiones y riesgos a la salud. A nivel legal, la Constitución Política Estatal consagra el derecho a un ambiente sano, en tanto que la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, el Código para la Biodiversidad Estatal y demás ordenamientos otorgan facultades para regular las emisiones de fuentes móviles y ejecutar programas de protección ambiental.

Dentro de ese marco, desde hace décadas se han implementado programas enfocados en el control de emisiones vehiculares. El programa “Hoy No Circula”, iniciado en 1989-1990 en la Zona Metropolitana del Valle de México, buscó restringir la circulación de un 20% del parque vehicular cada día para disminuir contaminantes. Paralelamente, el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria exige a los automovilistas la revisión periódica de emisiones. Estas medidas han logrado algunos avances en la reducción de contaminantes – por ejemplo, en 1990 se estimó una reducción de 920 toneladas diarias de monóxido de carbono gracias al “Hoy No Circula”–; sin embargo, persisten serios desafíos, especialmente por las fuentes móviles más contaminantes que no han sido controladas con igual rigor.

Recientemente, la Secretaría del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible del Estado de México emitió un Acuerdo (publicado en la Gaceta del Gobierno el 30 de junio de 2025) que actualiza el programa “Hoy No Circula” en la entidad, extendiendo su aplicación a los municipios de las Zonas Metropolitanas del Valle de Toluca (ZMVT) y de Santiago Tianguistenco (ZMST). El objetivo es controlar y reducir la contaminación atmosférica en dichas regiones mediante la limitación de la circulación de vehículos automotores, complementando así los esfuerzos existentes en la Zona Metropolitana del Valle de México. Entre las medidas establecidas en este Acuerdo se incluyen:

- Restricciones vehiculares basadas en el holograma de verificación y el dígito de placa, similares al esquema vigente en la capital. Por ejemplo, vehículos con holograma “1” o “2” deben dejar de circular ciertos días de la semana y sábados, de acuerdo con la terminación de su placa, mientras que los hologramas “0” y “00” están exentos de las restricciones ordinarias.
- Prohibición de circular en horarios matutinos (5:00 a 11:00 hrs) entre semana para vehículos no verificados: El Acuerdo estipula que todos los vehículos particulares que no porten holograma de verificación vigente (o provenientes de otras entidades sin verificación homologada) serán considerados equivalentes a un holograma “2”, sujetándolos a las limitaciones más estrictas, y adicionalmente no podrán circular de lunes a viernes de 5:00 a 11:00 horas, sin importar su placa.
- En particular, no verificar el vehículo en el periodo correspondiente conlleva una multa por verificación extemporánea, conforme al Código para la Biodiversidad del Estado de México. Dicha sanción equivale de 30 a 35 veces la Unidad de Medida y Actualización (UMA). Con el valor de la UMA actualizado para 2025 (\$113.14 pesos diarios), la multa considerando 30 UMAS asciende a \$3,394.00 pesos. Cabe señalar que hasta el año pasado esta multa se fijaba cerca de \$2,500 pesos, pero ha aumentado con la actualización de la UMA y reformas del paquete fiscal para 2025. Además del pago, el infractor se ve obligado a verificar dentro de un plazo perentorio (30 días) para evitar sanciones adicionales como la posible retención del vehículo. La presente iniciativa propone reducir la multa a 15 UMAS para quedar en un aproximado de \$1,697 pesos.
- Si bien el Acuerdo entró en vigor el 1 de julio de 2025, las autoridades establecieron un periodo de transición. Las infracciones al programa no serán sancionables sino hasta el 1 de enero de 2026, dedicando la segunda mitad de 2025 a campañas de socialización y difusión del programa. Esto implica que las multas por no verificar (y demás penalizaciones) se comenzarían a aplicar formalmente a partir de 2026, dando tiempo a la ciudadanía para adecuarse a las nuevas reglas.

El espíritu de estas medidas es claro: reducir las emisiones vehiculares incentivando la verificación y limitando la circulación de autos contaminantes. Se espera con ello prevenir contingencias ambientales atmosféricas y proteger la salud pública en las zonas metropolitanas del Estado de México. Sin embargo, la manera en que se ha planteado la política –centrada casi exclusivamente en los vehículos particulares– ha generado cuestionamientos sobre su congruencia y justicia.

A pesar de los objetivos ambientales legítimos que persigue el endurecimiento y ampliación del “Hoy No Circula”, diversos sectores –ciudadanía, especialistas y algunos representantes– han manifestado preocupaciones fundadas. Los ejes principales de crítica se refieren a la exclusión del transporte público y de carga de las medidas restrictivas más severas, las deficientes condiciones de la infraestructura vial que enfrentan los automovilistas en el Estado de México, y el impacto económico desproporcionado que las sanciones tendrían sobre la población, especialmente en un contexto socioeconómico difícil.

Una de las críticas más contundentes es que la iniciativa no contempla de manera integral al transporte público ni al transporte de carga, a pesar de que estos sectores son fuentes importantes de emisiones contaminantes. Históricamente, las políticas como el “Hoy No Circula” y la verificación vehicular se han enfocado en los automóviles particulares, mientras que camiones, autobuses y microbuses han escapado a restricciones similares. Esto ha creado la impresión errónea de que los autos particulares son los principales contaminantes, cuando en realidad las unidades de transporte pesado (generalmente con motores diésel) generan mayores niveles de contaminantes altamente dañinos.

Datos oficiales respaldan esta afirmación. Según un inventario de emisiones de la Ciudad de México, los autobuses, camiones de carga y tráileres a diésel son la fuente número uno de partículas finas PM2.5 en la Zona Metropolitana del Valle de México. Aunque constituyen apenas alrededor del 6% del parque vehicular, estos vehículos pesados emiten cerca del 80% del carbono negro (hollín) –componente de las PM2.5 que penetra profundamente en los pulmones– y 35% de los óxidos de nitrógeno (NOx) en dicha zona. Estas cifras evidencian que el impacto por vehículo del transporte público/carga es mucho mayor en términos de contaminación que el de un auto particular moderno con catalizador.

Asimismo, la antigüedad y estado mecánico del parque vehicular de transporte es un factor crítico. De acuerdo con datos recientes del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), más del 60% de los vehículos de transporte de carga y de transporte público en México tienen más de 20 años de antigüedad. Esto significa que una enorme proporción de autobuses urbanos, microbuses (“combis”) y camiones circulando por nuestras ciudades carecen de tecnologías modernas de control de emisiones, agravando la contaminación. En contraste, muchos automóviles particulares recientes cuentan con sistemas avanzados

anticontaminantes. Renovar o dar mantenimiento adecuado a las unidades de transporte público tendría un efecto sustancial en la mejora de la calidad del aire, pero hasta ahora las políticas se han centrado más en controlar al automóvil privado.

El diseño actual del programa “Hoy No Circula” en Edomex contempla algunas restricciones para el transporte público, pero de forma limitada. Por ejemplo, el Acuerdo 2025 exenta a los vehículos de transporte de pasajeros de servicio local únicamente durante episodios de Contingencia Ambiental, lo cual implica que en circunstancias normales estarían sujetos a las limitaciones de circulación según su holograma. No obstante, la realidad operativa muestra que las unidades de transporte público frecuentemente no cumplen cabalmente con verificaciones ni son detenidas por infringir normas ambientales, ya sea por insuficiencia de supervisión o por tolerancia de las autoridades ante la necesidad de movilidad de la población. Durante contingencias ambientales recientes en el Valle de México, se observó que mientras miles de automovilistas particulares acataron el doble “Hoy No Circula”, camiones de transporte público y de carga altamente contaminantes continuaron circulando sin restricciones visibles, emitiendo columnas de humo negro. Esta disparidad generó indignación ciudadana, con denuncias en redes sociales de “camiones que parecen chimeneas rodantes” operando con impunidad, mientras a los autos particulares se les aplica todo el rigor de la ley. Incluso dentro de la policía de tránsito se percibe un sesgo: se sanciona rápidamente al automovilista común, pero se “cierran los ojos” ante el transporte pesado y viejo.

Otra de las incongruencias señaladas por la ciudadanía es la condición deficiente de las calles y carreteras en el Estado de México. Exigir al automovilista puntuales pagos y verificaciones, so pena de multas elevadas, contrasta con el estado en que el gobierno mantiene la infraestructura vial, la cual en muchas zonas es precaria. Los baches, pavimento dañado y falta de mantenimiento no solo representan un riesgo y un costo para los usuarios, sino que también afectan la eficiencia vehicular y el consumo de combustible, contribuyendo indirectamente a mayores emisiones (un auto que transita por caminos irregulares tiende a consumir más combustible y emitir más contaminantes).

De acuerdo con datos oficiales difundidos en medios nacionales, en promedio el 30% de la red carretera federal en México se encuentra en mal estado, con presencia de baches o pavimento deteriorado. Esta estadística ubica al Estado de México entre las entidades con peores condiciones carreteras del país, junto a Oaxaca y Guerrero. Aunque la cifra se refiere a vías federales, la situación es peor en numerosas vialidades estatales y municipales de Edomex: avenidas urbanas, caminos locales y accesos a colonias presentan deterioros significativos.

Este contexto genera una percepción de agravio: muchos conductores consideran injusto que se les impongan nuevas cargas económicas (multas excesivas por no verificar a tiempo) cuando sienten que no reciben a cambio los servicios básicos adecuados, en este caso vialidades seguras y transitables. En otras palabras, “¿por qué pagar más, si las calles están llenas de baches?”.

Si bien el pago de la verificación y las multas asociadas se justifica en la legislación ambiental y no está concebido como un pago por mantenimiento vial, en la opinión pública ambos temas se relacionan dentro del ámbito de la política gubernamental hacia los automovilistas. Un mal estado crónico de las calles erosiona la legitimidad de cualquier cobro o multa adicional. Además, desde la óptica de la seguridad vial, carreteras en mal estado combinadas con medidas como restricciones de circulación pueden tener efectos adversos. Por ejemplo, si un ciudadano opta por tomar rutas alternas menos congestionadas, pero más largas para evadir restricciones horarias, recorrerá más kilómetros posiblemente en vías de peor condición, incrementando la probabilidad de accidentes o daños mecánicos.

Un tercer punto neurálgico es el impacto económico que las multas de verificación tendrían sobre la ciudadanía, particularmente sobre aquellos grupos de menores ingresos. Una multa del orden de \$3,400 a \$4,000 pesos –como las cifras vigentes– puede representar un porcentaje significativo del ingreso mensual de muchas familias. Según la información publicada, en 2025 la multa por verificación extemporánea en Edomex alcanzaría aproximadamente \$3,394 pesos (cantidad que podría variar si se actualiza la UMA o se establecen montos distintos). Este monto es cercano al salario mínimo mensual (para 2025, el salario mínimo general ronda \$6,310 pesos mensuales en la Zona C, y \$7,394 en la Zona A, aproximadamente).

Es decir, una sola multa podría equivaler a cerca de la mitad del ingreso mensual de un trabajador con salario mínimo. Incluso para quienes ganan por encima del mínimo, \$3,400 pesos adicionales son un golpe a la economía familiar, más en un entorno de inflación y alza en el costo de la vida. Es importante considerar que no todos los automovilistas incumplidos son “contribuyentes rebeldes” por voluntad. Muchos casos de falta de verificación obedecen a dificultades económicas (no poder costear a tiempo el trámite o reparaciones necesarias para pasar la verificación) o incluso a problemas de saturación de verificentros y logística que retrasan el cumplimiento.

El Gobierno del Estado de México reconoció esta situación al aprobar condonaciones de multas de verificación extemporánea para particulares rezagados en periodos recientes, condonando el 100% de la sanción a quienes no verificaron en el segundo semestre de 2023 o antes, con el fin de incentivar que se pusieran al corriente. Si bien esa condonación fue un

alivio temporal, deja ver que miles de conductores habían acumulado multas impagadas, posiblemente por imposibilidad de pagarlas. Reinstaurar una política estricta de sanciones podría volver a generar una cartera impagable y un círculo vicioso de morosidad, evasión y recargos. Adicionalmente, existe el riesgo de efectos no deseados. En experiencias pasadas, medidas como el “Hoy No Circula” han llevado a comportamientos compensatorios: algunas familias adineradas adquirieron un segundo vehículo (usualmente usado y más contaminante) para evadir la restricción, aumentando así el parque vehicular y las emisiones totales. En el caso de las multas por verificación, podría incentivarse el “emplacamiento” de vehículos en otros estados con regulaciones más laxas, para evitar la obligación de verificar en Edomex.

Esto no solo minaría el objetivo ambiental (pues el auto seguiría circulando, solo que con placas foráneas), sino que implicaría pérdida de ingresos para el estado y dificultades adicionales de control. Por el lado social, es importante subrayar que la mayoría de los viajes diarios en el Estado de México se realizan en transporte público. Según datos del Centro Mario Molina, en la ciudad de Toluca 76% de los viajes de la población se hacen en transporte público, y solo 17% en automóvil privado. Paradójicamente, el presupuesto de movilidad ha estado desequilibrado a favor del automóvil: en Toluca, 80.9% del presupuesto de movilidad se invierte en infraestructura para automóviles, mientras apenas 14.1% se destina a mejorar el transporte público

Esto refleja un modelo de movilidad históricamente orientado al vehículo privado, que ha dejado al transporte público en rezago. Así, muchos ciudadanos usan el coche por necesidad, ante la falta de opciones seguras, eficientes y dignas de transporte colectivo. Penalizar al automovilista sin ofrecer alternativas viables puede agravar la inequidad: quienes tengan recursos pagarán la multa o conseguirán el holograma “0/00” (quizá mediante “tramitadores” o verificaciones en otros estados), mientras que las personas de menores ingresos, que suelen poseer vehículos más antiguos (holograma 1 o 2), enfrentarán más dificultades para cumplir y serán los más sancionados. Se corre el riesgo de que la política, en vez de ser ambientalmente progresiva, termine siendo socialmente regresiva, afectando proporcionalmente más al que menos tiene.

En conclusión, establecer multas excesivas a quienes no verifiquen su vehículo, tal como está planteado actualmente, presenta serias deficiencias en equidad y eficacia. No aborda la raíz del problema (las fuentes más contaminantes), no considera el contexto adverso de las vialidades y pone una carga potencialmente desproporcionada sobre ciertos sectores de la población. Esto no significa que se deba renunciar a las metas ambientales –que son innegablemente urgentes–, sino que se requiere replantear la estrategia para conseguir dichas metas de manera integral, justa y sostenible en el tiempo.



Conforme a lo anteriormente expuesto, someto a la consideración de esta honorable Asamblea la siguiente iniciativa de:

Decreto que reforma diversas disposiciones del Código para la Biodiversidad del Estado de México y de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, en materia de Multas y Derechos por Verificación Vehicular, Tránsito de Vehículos Particulares y de Transporte Público.

ATENTAMENTE

Dip. Ruth Salinas Reyes

Dip. Maricela Beltrán Sánchez

Dip. Juan Manuel Zepeda Hernández

Dip. Martín Zepeda Hernández

**Integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano
de la LXII Legislatura del Estado de México**



PROYECTO DE DECRETO

La H. LXII Legislatura del Estado de México

Decreta:

ARTICULO PRIMERO; Se reforma la fracción I del Artículo 2.265. del Código para la Biodiversidad del Estado De México, para quedar como sigue;

CÓDIGO PARA LA BIODIVERSIDAD DEL ESTADO DE MÉXICO

Artículo 2.265. A los propietarios o poseedores de vehículos automotores que infrinjan las disposiciones que emita la Secretaría para realizar la verificación periódica o rebasen los límites permisibles de emisiones contaminantes, se sancionarán de la siguiente manera:

I. Se impondrá una multa de **quince** veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización vigente al momento de cometer la infracción, a quien no verifique dentro del periodo determinado, o no porte el holograma correspondiente.

II. ...

III. ...

IV. ...

ARTICULO SEGUNDO; Se adiciona un párrafo a la fracción XXI del Artículo 28 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, para quedar como sigue;

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MÉXICO Y SUS MUNICIPIOS

CAPÍTULO II DE LAS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIA DE LOS MUNICIPIOS

Artículo 28. Atribuciones municipales en materia de movilidad y seguridad vial. Los Ayuntamientos tendrán las atribuciones siguientes en materia de movilidad y seguridad vial:



XXI. En el ámbito de su competencia, determinar, aplicar y ejecutar las sanciones correspondientes a quienes incurran en infracciones a esta Ley y demás disposiciones aplicables;

En el caso que un municipio determine suspender de forma temporal o total la aplicación de infracciones de esta Ley y demás disposiciones aplicables en materia de movilidad, deberá previamente y con una justificación técnica y jurídica solicitar al Congreso del Estado de México, la autorización de dicha medida.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO.- Publíquese el presente Decreto en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno”.

SEGUNDO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno”.

Lo tendrá entendido la Gobernadora del Estado, haciendo que se publique y se cumpla.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo, en la ciudad de Toluca de Lerdo, Capital del Estado de México, a los ____ días del mes de ____ del año dos mil veinticinco.