



25 de mayo de 2026.

REGLAMENTO DE TRÁNSITO EN CARRETERAS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL

Competitividad logística ¿Obligación o impulso?

1.1 Contexto

Con fecha del **25 de mayo de 2026**, en el Diario Oficial de la Federación (DOF) se publica el decreto ejecutivo, por el cual se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del **Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal**. Se modifican los **artículos 2, 3, 4, 17, 18, 19**, entre otros, para alinear los protocolos de actuación, supervisión y las facultades de la Guardia Nacional (como autoridad en vías federales) respecto a las reformas recientes a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Ante la presión por temas de seguridad carretera este decreto inicialmente sirve para consolidar y dar certeza a la **Guardia Nacional (GN) como la autoridad central de control carretero**, al otorgarle facultades explícitas para sancionar e inspeccionar. Un rol administrativo civil que la corporación requería clarificar jurídicamente debido a que, cuando se gestó la desaparición de la Policía Federal, la Guardia Nacional (GN) operaba principalmente en tareas de seguridad pública y combate al crimen organizado sin las facultades de sanciones de tránsito.

En lo social existe una fuerte presión para legislar y auditar de forma severa el estado de salud de los choferes y las condiciones de los vehículos.

El cambio normativo también responde de manera directa e indirecta, a **compromisos de México dentro del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC)**. Al modernizar las reglas de tránsito, pesos, dimensiones y facultades de inspección en las vías federales, el gobierno mexicano busca armonizar sus leyes con las exigencias de sus socios comerciales del norte. Se espera que, con la unificación de criterios de revisión de la Guardia Nacional, México demuestre a sus socios comerciales que busca que los procesos de inspección en carreteras federales sean transparentes, rápidos y libres de criterios ambiguos, otorgando certidumbre y se eliminen retrasos por criterios discrecionales para las flotas privadas nacionales y extranjeras que mueven carga hacia las fronteras y puertos.



El diagnóstico del Programa Nacional de Infraestructura Carretera señala que al inicio de la administración detectó miles de kilómetros federales libres de peaje inutilizables para configuraciones de carga pesada (como los "fulles" o dobles remolques) debido a la proliferación de baches profundos. El diagnóstico federal también reconoce que ante el *nearshoring* esperado el movimiento de mercancías se incrementará y aunque tiene como estrategia alternativa el fortalecimiento de la infraestructura ferroviaria, el transporte carretero seguirá siendo fundamental, en este sentido buscan mejorar la regulación del doble remolque antes que su prohibición.

1.2 Impactos al transporte de carga

Las modificaciones al Reglamento de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal impactan de manera directa la operación, logística y costos de las empresas que manejan transporte de carga privado entre los que encontramos

1.2.1 Mayor severidad en Sanciones y Corresponsabilidad

- **Incrementos de UMA en Multas:** Se actualiza el tabulador de infracciones la Unidad de Medida y Actualización (UMA)¹. Donde más se nota el incremento es en las penalizaciones por exceder peso y dimensiones máximas o por violar límites de velocidad.
- **Obligación del permisionario:** Se refuerza la figura de corresponsabilidad. Las empresas privadas dueñas de las flotas comparten la responsabilidad jurídica y económica de las infracciones cometidas por sus choferes principalmente si no demuestran una estricta vigilancia interna.
- **Restricciones de circulación:** Mayores obligaciones en cumplimiento de horarios restringidos de entrada y salida a zonas metropolitanas desde las autopistas federales, requiriendo reestructurar la entrega logística para evitar sanciones.
- **Se refuerza la obligatoriedad de la Alineación con Normas Técnicas (NOMs)**
- **Corresponsabilidad técnica.** Las actualizaciones técnicas vigentes, obligan a las flotas privadas a auditar sus equipos.
- **Sujeción de carga:** Obligatoriedad de cumplir al pie de la letra con la NOM-015-SCT-2-2022 (sujeción de carga) para evitar desplazamientos, caídas de mercancía o accidentes por mala estiba.
- **Especificaciones de remolques:** Ajuste obligatorio a la NOM-035-SCT-2-2022 enfocada en los sistemas de seguridad de remolques y semirremolques.

¹ Es la referencia económica en pesos utilizada para calcular el pago de obligaciones gubernamentales.



1.2.2 Aumenta la fiscalización documental y operativa

- **Inspecciones de la Guardia Nacional:** Unificación de los criterios de revisión física y documental en tramos federales. Las autoridades vigilan rigurosamente el estado de los vehículos y que el conductor cuente con su Licencia Federal vigente y aptitud física.
- **Prohibición estricta de pasajeros:** Prohibición estricta para trasladar personas ajenas a la operación logística en las zonas de carga (como cajas secas o bateas de camionetas pick-up). El traslado de personal en carreteras federales debe realizarse exclusivamente en los asientos habilitados con cinturón de seguridad.

1.3 Consideraciones

Las modificaciones al reglamento combinan estrictas disposiciones técnicas que están alineadas a capítulos del T-MEC con decisiones de política pública que reflejan la visión ideológica del gobierno federal.

Al conceder formalmente a la Guardia Nacional las facultades de inspección, supervisión y sanción vial se refuerza la postura en seguridad que prioriza una estructura con formación militar para la salvaguarda de la cotidianidad civil antes que en corporaciones civiles.

Considerando los impactos al sector de transporte privado, se observa que por un lado las empresas deben invertir más presupuesto en capacitación de operadores, mantenimiento preventivo estricto y tecnología de monitoreo para blindarse ante las nuevas multas de la red federal, pero por el otro esto abre la ventana para prepararse y mejorar la competitividad ante las empresas de transporte de USA y Canada. Históricamente, el acceso de camiones de carga mexicanos a las carreteras de EE. UU. ha estado condicionado a estrictas normas de seguridad y mantenimiento.

Si bien implica una inversión inicial fuerte, al hacer obligatorio la vinculación del Reglamento de Tránsito federal con las Normas Oficiales Mexicanas de sujeción de carga y seguridad de remolques, el cumplimiento local se nivela con los estándares de transporte transfronterizo que se contemplan en el T-MEC.²

Con aumento de los controles sobre el estado físico de los choferes, la obligatoriedad de respetar bitácoras de viaje (horas de conducción y descanso) y el uso correcto de los asientos con cinturones de seguridad las empresas de transporte mexicanas se alinean con las metas del tratado de garantizar condiciones dignas y seguras para los trabajadores del sector transporte.³

² Normas de Seguridad Vial y Acceso al Transporte Internacional (Capítulo 15)

³ Condiciones Laborales y Salud de los Conductores (Capítulo 23)



El reglamento cuida la infraestructura asfáltica de los corredores federales de exportación al sancionar con severidad los excesos de peso y dimensiones, asegurando que las carreteras se mantengan operativas y competitivas para el flujo continuo de mercancías derivadas de la relocalización de empresas.

Finalmente se señala que, el reglamento presenta aspectos técnicos orientados al T-MEC *sobre lo que se mueve y la forma de hacerlo* en las carreteras del país, pero, las atribuciones conferidas al ente que vigilará y ejercerá la autoridad, genera certidumbre a la institución y al procedimiento general de inspecciones, pero en lo referente a otorgar prevalencia a las indicaciones de los elementos de la Guardia por sobre la tecnología y otros reglamentos, genera preocupación en algunos analistas argumentando posible discrecionalidad.