

INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 74 TER DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE ACTUALIZACIÓN DE TERMINOLOGÍA Y CONDICIONES MÍNIMAS DE SEGURIDAD, A CARGO DEL DIPUTADO LEONCIO ALFONSO MORÁN SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

El suscrito, diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 74 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en materia de actualización, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (LCPAF) sigue conteniendo referencias a autoridades que ya no existen o cuyas funciones fueron reconfiguradas. En particular, el artículo 74 Ter aún atribuye el retiro de vehículos a la Secretaría de Seguridad Pública, a través de la Policía Federal Preventiva, denominaciones hoy superadas. Esta desactualización genera incertidumbre operativa al momento de aplicar medidas inmediatas de seguridad vial, como el retiro de circulación cuando los vehículos incumplen las condiciones mínimas de seguridad previstas en la ley y sus ordenamientos.

En 2025 se expidió la Ley de la Guardia Nacional, que formalizó el marco actual de organización y actuación de la Guardia Nacional (GN) y su coordinación en el Sistema Nacional de Seguridad Pública. La actualización de la LCPAF para reconocer explícitamente a la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), a través de la Guardia Nacional, como la autoridad competente para el retiro de unidades en los supuestos del artículo 74 Ter, dota de certeza jurídica a un acto material de autoridad que debe ejecutarse con oportunidad y sin ambigüedades.

La siniestralidad en carreteras federales sigue siendo un desafío prioritario. De acuerdo con el Censo Nacional de Seguridad Pública Federal 2024 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), en 2023 la Guardia Nacional registró 12 mil 682 accidentes en carreteras y puentes federales (68.5 por ciento con daños materiales, 20.3 por ciento no fatales y 11.2 por ciento fatales), con mil 866 personas fallecidas y 6 mil 411 lesionadas. Estas cifras evidencian la magnitud del problema y la necesidad de mejorar la prevención y el control operativo en la red federal.

Dentro de ese universo, la evidencia técnica del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) confirma la alta participación de vehículos pesados en colisiones de la red federal. Para 2023, fuentes secundarias que citan el Anuario Estadístico de Colisiones en Carreteras Federales 2023 reportan 3 mil 233 accidentes con vehículos pesados en carreteras federales, lo que refuerza la necesidad de controles diferenciados para combinaciones de gran dimensión.

En este contexto, los tractocamiones doblemente articulados (conocidos coloquialmente como doble remolque) presentan retos de seguridad específicos por su longitud, radio de giro, distancia de frenado, estabilidad y distribución de carga. Por ello, la reforma propone que la fracción IV del artículo 74 Ter subraye la observancia reforzada de las condiciones mínimas de seguridad con especial atención a estas combinaciones vehiculares.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal asigna a la Secretaría funciones de inspección, verificación y vigilancia, incluidas las relativas a pesos y dimensiones en centros fijos conforme a las Normas Oficiales Mexicanas (NOM) aplicables. La coordinación con la autoridad de seguridad pública en caminos es un principio ya reconocido por el propio texto legal. El artículo 74 Ter regula el retiro de circulación en supuestos acotados. Su texto vigente, no armonizado, menciona a la Secretaría de Seguridad Pública y a la Policía Federal Preventiva, por lo que urge su actualización para referir a Sedena/GN como ejecutores de la medida. La versión pública y vigente de la LCPAF en la Cámara de Diputados confirma que 74 Ter mantiene esas referencias históricas, pese a reformas recientes a la ley.

La Ley de la Guardia Nacional establece el marco de actuación y coordinación de la GN, lo que sustenta la precisión de competencias operativas en carreteras federales para medidas como el retiro de circulación. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMVySV) introduce el enfoque de “sistema seguro” y la prevención de siniestros como ejes de política pública, obligando a las autoridades a reducir factores de riesgo en la movilidad. La reforma propuesta se alinea con dicho enfoque al fortalecer la intervención inmediata sobre unidades que incumplen condiciones mínimas de seguridad.

Las normas oficiales mexicanas aplicables, entre ellas la NOM-012-SCT-2-2017 (pesos y dimensiones máximas de circulación), la NOM-068-SCT-2-2014 (condiciones físico-mecánicas) y la NOM-087-SCT-2-2017 (tiempos de conducción y pausas), constituyen la base técnica para la seguridad en el autotransporte federal. La reforma no crea nuevas obligaciones materiales, sino que armoniza la competencia de ejecución inmediata, retiro de circulación, con la autoridad hoy responsable de seguridad en caminos federales y refuerza la observancia de las condiciones mínimas de seguridad ya previstas en la ley y las NOM.

Se propone reformar el artículo 74 Ter, fracción IV, para que disponga: “La Secretaría de la Defensa Nacional, a través de la Guardia Nacional, podrá retirar de la circulación los vehículos cuando se encuentren en tránsito y no cumplan con las condiciones mínimas de seguridad, que se determinen en esta ley y los ordenamientos que de ella se deriven, con especial observancia en los tractocamiones doblemente articulados (doble semirremolque)”.

La justificación técnica de la mención específica a doble semirremolque radica en que se trata de una combinación vehicular de alto riesgo si circula fuera de norma en peso y dimensión o con deficiencias físico-mecánicas en frenos, llantas o acoplamientos. El cumplimiento estricto de las NOM sobre pesos y dimensiones, condiciones mecánicas y descanso del operador es la línea base para su circulación segura. La referencia expresa a

esta combinación prioriza la inspección y la reacción de la autoridad cuando el incumplimiento sea patente.

Entre los efectos esperados de la reforma se encuentran: certeza jurídica operativa al eliminar ambigüedades sobre quién ejecuta el retiro de circulación en la red federal; reducción de riesgos al priorizar la vigilancia de combinaciones doblemente articuladas fuera de norma; coherencia con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial al materializar el enfoque de sistema seguro mediante control vehicular inmediato; y mejor interoperabilidad institucional al clarificar competencias y facilitar el intercambio de información entre la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y la Guardia Nacional (GN).

La reforma es de técnica legislativa y armonización: no crea un nuevo programa ni modifica las NOM o reglamentos existentes, por lo que no implica *per se* impacto presupuestal adicional. Sí favorece una mejor focalización del esfuerzo operativo ya desplegado por la GN y la SICT en corredores críticos y centros fijos de verificación.

El retiro de circulación, cuando se acredita el incumplimiento de condiciones mínimas de seguridad, protege el derecho a la vida y la integridad personal de quienes transitan por la red federal y cumple con los principios de legalidad, necesidad y proporcionalidad, al estar fundado en la ley, reglado por las NOM, y ejecutado por la autoridad competente en términos de la Ley de la Guardia Nacional.

Actualizar la fracción IV del artículo 74 Ter para reconocer a la Sedena, a través de la GN, como autoridad competente para el retiro de vehículos y enfatizar la observancia reforzada en tractocamiones doblemente articulados, no es un mero ajuste nominal. Es un paso técnico y estratégico que alinea la LCPAF con el marco institucional vigente, fortalece la prevención de siniestros en la red federal y salvaguarda la vida e integridad de las personas usuarias de los caminos y puentes de jurisdicción federal.

Planteamiento del problema

En México, la red de carreteras federales constituye uno de los principales medios de conexión económica y social. Sin embargo, la seguridad en estas vías enfrenta serios desafíos debido a la alta incidencia de accidentes viales en los que participan vehículos de carga pesada. Entre ellos, los tractocamiones con doble semirremolque representan un riesgo particular por sus dimensiones, peso y complejidad operativa.

Las estadísticas más recientes revelan que los percances relacionados con este tipo de unidades han crecido de manera constante, ocasionando pérdidas humanas irreparables, así como elevados costos materiales y sociales. La magnitud de estos siniestros se explica, en gran medida, por la falta de condiciones mecánicas adecuadas, la sobrecarga, el incumplimiento de las normas oficiales mexicanas en materia de pesos y dimensiones, y las fallas en la capacitación o descanso de los operadores.

Aunado a ello, la legislación vigente todavía contiene referencias a instituciones que han desaparecido, como la Secretaría de Seguridad Pública y la Policía Federal, lo que genera vacíos de certeza al momento de ejecutar medidas urgentes como el retiro de circulación de vehículos que ponen en peligro la seguridad vial. Actualmente, la Guardia Nacional, bajo la coordinación de la Secretaría de la Defensa Nacional, es la autoridad responsable de la vigilancia en carreteras federales, por lo que resulta indispensable actualizar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para que refleje esta realidad institucional.

El problema, por tanto, no es solamente la falta de actualización nominal en la ley, sino la necesidad de garantizar que el marco jurídico otorgue facultades claras a la autoridad competente para intervenir de manera inmediata ante unidades que incumplen las condiciones mínimas de seguridad. Mientras subsistan estas deficiencias normativas, se limita la capacidad del Estado para prevenir siniestros, se debilita la aplicación de las disposiciones técnicas y se expone a los usuarios de las carreteras federales a riesgos que podrían evitarse.

En consecuencia, la problemática central se ubica en la combinación de dos factores: por un lado, la persistencia de un marco legal desfasado que no reconoce a las instituciones actuales; y por el otro, el creciente peligro que representa la circulación de vehículos doblemente articulados sin el debido cumplimiento de las normas de seguridad.

La actualización normativa no sólo responde a un tema de técnica legislativa, sino también a la obligación del Congreso de garantizar que las leyes reflejen la estructura real del Estado mexicano. Una norma que hace referencia a instituciones desaparecidas pierde vigencia práctica, genera incertidumbre jurídica y puede dar lugar a interpretaciones erróneas que afecten tanto a los ciudadanos como a las propias autoridades encargadas de su aplicación.

El retiro de circulación de vehículos que no cumplen con las condiciones mínimas de seguridad es una medida que tiene como objetivo primordial la protección de la vida y la integridad de las personas. Esta facultad requiere de una base legal clara y actualizada, pues de lo contrario se corre el riesgo de que las acciones de la autoridad sean cuestionadas en tribunales por falta de fundamento expreso en la ley.

En el caso específico de los tractocamiones doblemente articulados, la experiencia internacional demuestra que su circulación demanda una regulación más estricta y mecanismos de inspección más avanzados. Países como Estados Unidos de América y Canadá han reforzado los controles sobre estas unidades, limitando sus condiciones de circulación a horarios, rutas y estándares técnicos muy precisos. México no puede quedarse atrás en la actualización de su marco jurídico y en la vigilancia efectiva de este tipo de transporte.

De igual manera, la reforma contribuye a fortalecer el principio de movilidad segura, reconocido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, al subrayar que la seguridad en carreteras no es un asunto exclusivo de infraestructura, sino un esfuerzo integral que involucra a los vehículos, a los operadores y a las instituciones encargadas de vigilar el cumplimiento normativo.

No debe pasarse por alto que los accidentes con vehículos de gran carga tienen un impacto económico significativo. La pérdida de mercancías, el daño a la infraestructura, los retrasos en cadenas de suministro y el costo de los servicios de emergencia representan miles de millones de pesos cada año. Por ello, garantizar que las leyes faculten de manera clara a la autoridad para intervenir frente a unidades inseguras es también una medida de protección de la economía nacional.

Finalmente, esta reforma envía un mensaje contundente a la sociedad: el Estado mexicano no sólo actualiza sus normas para corregir denominaciones, sino que asume un compromiso firme con la seguridad vial y la prevención de siniestros. La vida de las personas que transitan por nuestras carreteras debe estar por encima de cualquier interés, y esta modificación, aunque puntual, es un paso importante hacia un sistema de transporte más seguro, eficiente y humano.

La propuesta legislativa

Para mayor claridad de lo expuesto me permito presentar un cuadro comparativo:

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado me permito proponer la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto

Artículo Único. Se reforma el artículo 74 Ter de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 74 Ter. La Secretaría de la **Defensa Nacional** a través de la **Guardia Nacional**, podrá retirar de la circulación los vehículos en los siguientes casos:

I. a III. ...

IV. Cuando se encuentren en tránsito y no cumplan con las condiciones mínimas de seguridad, que se determinen en esta Ley y los ordenamientos que de ella se deriven, **con especial observancia en los camiones de doble remolque o camiones de doble semirremolque**, y

V. ...

Artículo Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Fuentes

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) – Estadísticas de accidentes viales y transporte de carga

<https://www.inegi.org.mx/temas/transporte>

<https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes-viales/>

- Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) – Estructura orgánica y facultades

<https://www.gob.mx/sict>

<https://www.sct.gob.mx/transparencia/marco-juridico/estructura-organica/>

(Nota: aunque el dominio se mantiene como “sct.gob.mx”, la Secretaría ya opera como SICT de manera oficial)

- Normas Oficiales Mexicanas (NOMs) aplicables al autotransporte federal

<https://www.dof.gob.mx/normasOficiales.php>

(Consultar NOM-012-SCT-2-2017 sobre pesos y dimensiones máximas, entre otras)

- Diario Oficial de la Federación (DOF) – Decretos y reformas administrativas

<https://www.dof.gob.mx>

- Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS) – Seguridad vial y transporte pesado en la región

<https://www.paho.org/es/temas/seguridad-vial>

- Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) – Reportes de siniestralidad

<https://www.gob.mx/salud/conapra>

- Senado de la República / Cámara de Diputados – Iniciativas y debates sobre vehículos de doble semirremolque

<https://www.senado.gob.mx>

<https://www.diputados.gob.mx>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 9 de septiembre de 2025.

Diputado Leoncio Alfonso Morán Sánchez (rúbrica)