



000289

Cd. Victoria, Tamaulipas; a 16 de octubre de 2025.

## HONORABLE ASAMBLEA LEGISLATIVA.

La suscrita Diputada **GUILLERMINA MAGALY DEANDAR ROBINSON** integrante del Grupo Parlamentario de MORENA de la Legislatura 66 del Congreso del Estado Libre y Soberano de Tamaulipas, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 64, fracción I de la Constitución Política del Estado de Tamaulipas; y 93, párrafos 1, 2 y 3 inciso b) de la Ley sobre la Organización y Funcionamiento Internos del Congreso del Estado Libre y Soberano de Tamaulipas, acudo ante este órgano legislativo a promover **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO MEDIANTE EL CUAL SE ADICIONAN LOS PÁRRAFOS SEGUNDO Y TERCERO AL ARTÍCULO 26 DE LA LEY DE TRÁNSITO.**

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El tránsito es una función pública esencial que garantiza el orden, la seguridad vial y la convivencia cotidiana de quienes habitamos en Tamaulipas. Es un servicio público de carácter municipal, como lo establece el artículo 115, fracción III, inciso h), de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y el artículo 136, fracción VIII, de la Constitución Política del Estado de Tamaulipas, que dispone que los Ayuntamientos tienen a su cargo la función y el servicio público de tránsito.

El objeto del servicio de tránsito no es sancionar por sancionar, ni tampoco castigar por una simple falta administrativa de ir a exceso de velocidad o de estacionar indebidamente un vehículo. Su finalidad superior es preservar el orden en la vía pública, evitar accidentes, permitir la libre circulación y, en general, garantizar la seguridad vial.



Tomando en cuenta lo anterior, se puede asumir que justamente ese es el sentido auténtico del artículo 26 de la Ley de Tránsito del Estado de Tamaulipas, que dispone que los vehículos estacionados en lugares prohibidos o que obstaculicen el libre tránsito se retirarán por las autoridades competentes.

Sin embargo, en la práctica cotidiana se ha distorsionado ese principio. Con frecuencia, las y los ciudadanos de distintas regiones del estado se enfrentan a situaciones en las que las grúas, ya con el vehículo enganchado o incluso arriba de la plataforma, se niegan a bajarlo aun cuando el propietario o la persona conductora está presente en el lugar.

Esta negativa suele justificarse en convenios de servicio o en simples interpretaciones de conveniencia, olvidando el objetivo real de la norma que es despejar la vialidad. Si la persona propietaria o conductora está ahí para mover su vehículo, el propósito de la autoridad ya se cumple. No existe razón legítima para insistir en llevárselo.

Este tipo de actuaciones, que lamentablemente se han vuelto recurrentes, representan un acto de autoridad que rebasa los límites de la razonabilidad y que en los hechos se traduce en un abuso. Las y los tamaulipecos observamos, con indignación creciente, cómo situaciones de esta naturaleza se repiten en todas las ciudades donde las personas acuden justo a tiempo para mover su vehículo, pero son ignoradas por operadores de grúa o agentes de tránsito. El resultado es un sentimiento generalizado de arbitrariedad, impotencia y desconfianza hacia la autoridad.



Tan extendido es este problema que incluso se han difundido casos en medios de comunicación y redes sociales donde se evidencia la falta de criterio y de sensibilidad por parte de quienes ejecutan estas acciones. Uno de los más recientes ocurrió en Ciudad Victoria, donde una persona con discapacidad fue dejada a pie por una grúa que, pese a la presencia de la persona propietaria, se negó a devolverle su vehículo. Hechos como éste son inaceptables en una administración pública moderna, humanista y cercana a la gente.

El retiro de un vehículo debe ser una medida de última instancia, no un procedimiento automático. Su aplicación debe responder a la finalidad pública de liberar la vía cuando el vehículo se encuentra abandonado, o cuando no es posible localizar a su conductor o propietaria. En cambio, cuando la persona responsable del vehículo está presente y puede retirarlo, la intervención coercitiva pierde sentido. Mantener el arrastre en tales casos convierte un acto administrativo en una práctica recaudatoria o, peor aún, en un abuso de poder que erosiona la confianza ciudadana.

La iniciativa que se presenta busca precisamente corregir esa distorsión y devolverle sentido jurídico y humano al procedimiento de retiro vehicular. Se propone adicionar dos párrafos al artículo 26 de la Ley de Tránsito del Estado, a fin de establecer expresamente que cuando la persona propietaria o conductora se encuentre presente en el lugar, o acuda antes de que la grúa inicie el traslado, la autoridad deberá abstenerse de retirar el vehículo y proceder a bajarlo, sin cobro alguno por maniobras o arrastre. En tal caso, la sanción administrativa únicamente deberá aplicarse mediante la boleta de infracción respectiva, pero no mediante la privación del bien.



Esta disposición tiene un propósito sumamente justificado que es hacer efectiva la proporcionalidad en la aplicación de la ley. No toda infracción debe derivar en la retención física del vehículo, y menos aún cuando la finalidad de despejar el tránsito ya se puede cumplir sin el arrastre de la unidad. El principio de racionalidad administrativa obliga a las autoridades a preferir siempre la medida menos gravosa para la persona, especialmente cuando el fin legítimo de la intervención se puede alcanzar de distinta manera.

Uno de los aspectos claves de este principio es el de la necesidad de implementar la acción, es decir, para el caso que nos ocupa, se debe proceder al arrastre del vehículo cuando no existan medios alternativos que logren el mismo fin con menor sacrificio o afectación. Por lo que remolcar las unidades particulares aun y cuando la persona propietaria o conductora esta presente, evidentemente no cumple con dicha premisa.

De igual manera, se prevé una excepción responsable para los casos en que la persona conductora se encuentre impedida para manejar, por ejemplo, bajo los efectos del alcohol o de alguna sustancia tóxica comprobada mediante la prueba de alcoholemia, pues en tales supuestos su conducción representaría un riesgo para los demás usuarios de la vía pública. La excepción no es caprichosa: protege la integridad de las personas y la seguridad vial, sin dejar resquicios para la impunidad.

Cabe destacar que la reforma no implica un beneficio indebido ni la eliminación de la potestad sancionadora de las autoridades de tránsito. Por el contrario, reafirma la facultad de imponer las infracciones y multas que correspondan conforme a la normatividad vigente, pero limita el uso del retiro vehicular a los casos realmente necesarios.



Con esta propuesta se armoniza la actuación administrativa con los principios constitucionales de proporcionalidad y legalidad, además de reforzar el deber de trato digno que las autoridades deben observar en todo momento.

Esta modificación también fortalece la transparencia y la confianza pública. Al establecer reglas claras, se reduce la discrecionalidad con que actúan algunos operadores de grúas o agentes de tránsito, y se eliminan incentivos para prácticas de corrupción. No se trata de debilitar la autoridad, sino de garantizar que su ejercicio se oriente al servicio y no al abuso. Un gobierno justo y humano se demuestra precisamente en los detalles del trato cotidiano a las personas.

En síntesis, la iniciativa responde a un reclamo social legítimo que es poner un alto a los abusos que se cometen con el uso indiscriminado de grúas y restituir el equilibrio entre autoridad y ciudadanía. La vía pública debe ser un espacio de convivencia, no de arbitrariedad; y el servicio de tránsito, una función que brinde orden, no frustración. La autoridad cumple su deber cuando corrige con justicia, no cuando castiga sin necesidad.

Por todo lo expuesto, esta iniciativa se presenta con el convencimiento de que su aprobación será un acto de justicia vial y de coherencia legislativa. Porque el derecho de tránsito no puede ser instrumento de abuso, sino de equilibrio; y porque la verdadera fortaleza del Estado se mide en la manera en que trata a su gente. Con esta reforma, Tamaulipas da un paso más hacia una cultura de legalidad cercana, humana y razonable, en donde la autoridad cumple con su deber sin perder de vista que la ley está al servicio de las personas.

Por lo anteriormente vertido, someto a consideración de este Congreso la presente acción legislativa que contiene el siguiente proyecto de:



**DECRETO MEDIANTE EL CUAL SE EL CUAL SE ADICIONAN LOS PÁRRAFOS SEGUNDO Y TERCERO AL ARTÍCULO 26 DE LA LEY DE TRÁNSITO.**

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se adicionan los párrafos segundo y tercero al artículo 26 de la Ley de Tránsito, para quedar como sigue:

**ARTÍCULO 26.-** Los ...

Cuando la persona propietaria o conductora del vehículo se encuentre presente en el lugar al momento de la remoción, o acuda antes de que la grúa inicie su traslado, la autoridad y el operador de grúa deberán abstenerse de efectuar el retiro y procederán a bajar la unidad en caso de que ya se encuentre sobre la plataforma, sin realizar cobro alguno por maniobras o arrastre. En este supuesto, únicamente procederá el apercibimiento o la imposición de la infracción correspondiente conforme a la normatividad aplicable.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no será aplicable cuando la persona conductora se encuentre impedida para conducir, derivado de la falta de aptitud o intoxicación comprobada mediante la prueba de alcoholemia u otro medio autorizado.

**T R A N S I T O R I O**

**ARTÍCULO ÚNICO.-** El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.



**ATENTAMENTE**

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Magaly Deandar", written over the printed name below.

**DIP. GUILLERMINA MAGALY DEANDAR ROBINSON**