



Poder Legislativo de Querétaro



OP61 58098  
01/09/26 14:57  
273961-31E109T157AL01  
Sistema de Control de Asunto:

Querétaro, Qro., a 1 de septiembre de 2026.

**ASUNTO:** Se presenta iniciativa de Ley.

**H. SEXAGÉSIMA PRIMERA LEGISLATURA DEL  
ESTADO DE QUERÉTARO.  
P R E S E N T E**

El suscrito, Diputado Independiente Enrique Antonio Correa Sada, en la LXI Legislatura del Estado de Querétaro, con fundamento en los artículos 18 fracción II de la Constitución Política del Estado de Querétaro y 42 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Querétaro, sometemos a la consideración de esta Honorable Representación Popular la **“INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 6 Y 26 DE LA LEY DE SERVICIOS AUXILIARES DEL TRANSPORTE PUBLICO DEL ESTADO DE QUERÉTARO, EN MATERIA DE DETERMINACIÓN DE LOS TIPOS Y NÚMERO DE GRÚAS CONFORME A LA ZONA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO”**, al tenor de la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

1. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce, en su artículo 1o., que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, así como de interpretar las normas favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia de las personas. En este sentido, la actividad legislativa debe orientarse a establecer disposiciones que respondan de manera razonable, proporcional y efectiva a las condiciones reales en las que se prestan los servicios públicos, evitando la imposición de cargas uniformes cuando las circunstancias materiales de los sujetos regulados y de las zonas en las que desarrollan sus actividades son sustancialmente distintas.
2. Que el artículo 4o. de la Constitución Federal reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. La garantía efectiva de este derecho exige que las autoridades diseñen y apliquen políticas públicas y



disposiciones normativas capaces de responder a las características concretas del territorio, de la infraestructura vial, del parque vehicular y de las necesidades de desplazamiento de la población.

3. Que el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce al Municipio como base de la división territorial y de la organización política y administrativa de las entidades federativas, reconociendo además que las funciones y servicios públicos deben atenderse considerando las condiciones particulares de cada demarcación. En consecuencia, la regulación de los servicios relacionados con la movilidad y el transporte debe reconocer que las características territoriales, urbanas, rurales, demográficas, económicas y viales de los municipios del Estado de Querétaro no son homogéneas.

4. Que el Estado de Querétaro presenta una realidad territorial diversa, integrada por municipios con distintos niveles de concentración poblacional, desarrollo urbano, infraestructura carretera, actividad económica, extensión territorial, composición del parque vehicular y demanda de servicios relacionados con la movilidad. Esta diversidad hace necesario que la regulación de los servicios auxiliares del transporte incorpore criterios de diferenciación territorial que permitan atender las necesidades reales de cada zona de prestación del servicio.

5. Que el servicio público auxiliar de salvamento y arrastre constituye un componente necesario para el funcionamiento ordenado de la movilidad, pues permite retirar, trasladar y poner a disposición de las autoridades o de sus propietarios los vehículos que, por accidente, avería, infracción, abandono u otras circunstancias, requieren ser movilizadas de la vía pública. Por ello, la disponibilidad de grúas debe garantizarse bajo condiciones que permitan responder oportunamente a las necesidades de la población y preservar la seguridad vial.

6. Que actualmente la Ley de Servicios Auxiliares del Transporte del Estado de Querétaro establece cuatro categorías de grúas, identificadas como tipos A, B, C y D, diferenciadas principalmente por su capacidad de arrastre y por las características y peso de los vehículos para los cuales resultan adecuadas. Esta clasificación técnica resulta necesaria para garantizar que los vehículos destinados al servicio sean aptos para atender las distintas circunstancias que pueden presentarse en materia de salvamento y arrastre.

7. Que, sin embargo, la existencia de cuatro categorías técnicas de grúas no implica que todas las zonas de prestación del servicio enfrenten las mismas necesidades operativas ni que en todas ellas exista una



demanda suficiente que justifique la disponibilidad permanente de una grúa de cada tipo. El hecho de que existan distintos tipos de vehículos y distintas capacidades de arrastre no significa, por sí mismo, que la totalidad de las categorías de grúas deban encontrarse obligatoriamente disponibles en las mismas condiciones y proporciones en todas las zonas del Estado.

8. Que la obligación actualmente prevista para los concesionarios de contar, como mínimo, con una grúa de cada tipo establecido en el artículo 26 de la Ley genera un esquema uniforme que no distingue entre las diferentes características de las zonas donde se presta el servicio. Una obligación idéntica para realidades materialmente distintas puede producir efectos desproporcionados, particularmente en aquellas zonas donde el volumen de vehículos, la composición del parque vehicular, la frecuencia de accidentes o averías, las distancias de operación y la demanda efectiva del servicio son considerablemente menores que en las zonas de mayor concentración urbana.

9. Que la regulación administrativa debe procurar un equilibrio entre el interés público y las cargas impuestas a los particulares. En materia de servicios auxiliares del transporte, ello implica que los requisitos para obtener y conservar una concesión deben ser suficientes para garantizar la seguridad, calidad, continuidad y eficiencia del servicio, pero también deben guardar una relación razonable con las necesidades que pretenden atender. Exigir indiscriminadamente la totalidad de las categorías de grúas, sin considerar la realidad de cada zona, puede representar una carga operativa y económica que no necesariamente se traduce en una mayor cobertura o en una mejor prestación del servicio.

10. Que una regulación excesivamente rígida puede generar, paradójicamente, efectos contrarios al interés público que pretende proteger. Cuando los costos de entrada y operación de una concesión resultan desproporcionados respecto de la demanda existente en una determinada zona, puede reducirse el número de prestadores interesados en atenderla, dificultarse la permanencia de los concesionarios existentes o limitarse la expansión del servicio hacia municipios o regiones con menor concentración vehicular.

11. Que, por el contrario, una regulación basada en criterios técnicos y territoriales permite que la capacidad instalada de los prestadores guarde correspondencia con las necesidades reales de la población. La determinación de los tipos y número mínimo de grúas conforme a las características del parque vehicular, la demanda efectiva y potencial, las condiciones territoriales, la infraestructura vial y las



necesidades operativas de cada zona permite orientar los recursos disponibles hacia una prestación más eficiente y funcional del servicio.

**12.** Que la presente reforma no pretende eliminar ninguno de los tipos de grúa previstos actualmente por la legislación, ni reducir las capacidades técnicas, condiciones de seguridad o especificaciones que deben cumplir los vehículos destinados al servicio de salvamento y arrastre. Por el contrario, se mantiene íntegramente la clasificación técnica prevista en el artículo 26, así como las demás disposiciones relativas a las características y condiciones que deben reunir las unidades autorizadas.

**13.** Que la modificación propuesta busca establecer una diferencia fundamental entre la clasificación técnica de las grúas y la obligación mínima de disponibilidad de dichas unidades. Mientras que el artículo 26 continuará reconociendo los tipos A, B, C y D conforme a sus respectivas capacidades, corresponderá a la Agencia determinar, con base en criterios técnicos y administrativos, cuáles de esos tipos y en qué número deberán encontrarse disponibles en cada zona de prestación del servicio.

**14.** Que resulta indispensable que dicha determinación no quede sujeta a criterios discrecionales o meramente subjetivos, razón por la cual la reforma incorpora expresamente parámetros objetivos que deberán ser considerados por la Agencia, entre ellos las características del parque vehicular, la demanda efectiva y potencial del servicio, las condiciones territoriales, la infraestructura vial y las necesidades operativas de cada zona. Con ello, se busca que la regulación tenga sustento técnico, sea verificable y pueda adaptarse a las condiciones reales del Estado.

**15.** Que la utilización del concepto de “zona de prestación del servicio” permite establecer una regulación más flexible y funcional que la simple referencia a los límites municipales, toda vez que las dinámicas de movilidad y transporte no necesariamente coinciden con las fronteras político-administrativas. Una zona de prestación puede comprender áreas con características similares de movilidad, conectividad, demanda vehicular e infraestructura, incluso cuando éstas se encuentren en más de un municipio, permitiendo que la regulación responda a la realidad operativa del servicio.

**16.** Que la participación de la Agencia de Movilidad en la determinación de los tipos y número mínimo de grúas resulta congruente con su naturaleza como autoridad especializada en materia de movilidad y transporte, pues cuenta con las atribuciones, conocimientos técnicos e instrumentos administrativos necesarios para evaluar las condiciones bajo las cuales debe prestarse el servicio. La regulación



propuesta, por tanto, no elimina la intervención de la autoridad, sino que la fortalece al permitirle establecer requisitos diferenciados sustentados en criterios técnicos.

**17.** Que esta reforma también permite que la regulación pueda actualizarse conforme evolucione la movilidad en el Estado. El crecimiento urbano, la modificación de los patrones de desplazamiento, el incremento o disminución del parque vehicular, la construcción de nueva infraestructura vial y las variaciones en la demanda de servicios de arrastre y salvamento son fenómenos dinámicos que difícilmente pueden ser atendidos mediante una obligación rígida e idéntica establecida directamente en la Ley.

**18.** Que la proporcionalidad regulatoria no debe entenderse como una disminución de las obligaciones de los concesionarios, sino como una herramienta para garantizar que las obligaciones sean adecuadas a la finalidad que persiguen. En este caso, la finalidad es asegurar que las zonas de prestación cuenten con capacidad suficiente para atender los servicios de salvamento y arrastre, sin imponer de manera automática una infraestructura que no corresponda a sus necesidades reales.

**19.** Que, de igual manera, la reforma propuesta puede contribuir a fortalecer la cobertura territorial del servicio, particularmente en aquellas zonas donde la menor demanda no necesariamente justifica la instalación de una estructura operativa equivalente a la requerida en los principales centros urbanos. Al permitir que los requisitos se determinen de manera proporcional, se generan condiciones para que la prestación del servicio resulte técnica y económicamente viable en un mayor número de regiones del Estado.

**20.** Que debe tenerse presente que la seguridad de las personas usuarias de las vías de comunicación constituye el objetivo primordial de la regulación del servicio de salvamento y arrastre. Por ello, la propuesta no plantea flexibilizar las condiciones técnicas de las grúas, su antigüedad, capacidad, características o especificaciones de operación; únicamente propone que la obligación respecto de los tipos y número mínimo de unidades se determine con base en las necesidades objetivas de cada zona.

**21.** Que una regulación inteligente debe ser capaz de distinguir entre aquello que debe mantenerse como estándar general y aquello que debe adaptarse a las condiciones particulares del territorio. En el caso que nos ocupa, las características técnicas y de seguridad de las grúas deben mantenerse como exigencias



generales, mientras que el número y tipo de unidades requeridas debe responder a las condiciones concretas de cada zona de prestación del servicio.

**22.** Que, en consecuencia, la reforma a los artículos 6 y 26 de la Ley de Servicios Auxiliares del Transporte del Estado de Querétaro permitirá transitar de un modelo basado en una obligación uniforme hacia un esquema de regulación diferenciada, técnica y proporcional, en el que la autoridad competente determine las necesidades mínimas de equipamiento de cada zona a partir de elementos objetivos y verificables.

**23.** Que con esta modificación se busca garantizar simultáneamente tres objetivos de interés público: primero, que las personas usuarias cuenten con un servicio de salvamento y arrastre oportuno, suficiente y seguro; segundo, que los concesionarios estén sujetos a obligaciones razonables y proporcionales a las condiciones de la zona en la que prestan el servicio; y tercero, que la autoridad competente cuente con herramientas suficientes para ajustar los requerimientos conforme a la evolución de las condiciones territoriales, vehiculares y operativas del Estado.

**24.** Que, finalmente, esta propuesta responde a la necesidad de contar con un marco jurídico que no solamente establezca requisitos, sino que permita que dichos requisitos cumplan efectivamente con su finalidad pública. La regulación del servicio de salvamento y arrastre debe procurar que en cada zona exista la capacidad necesaria para atender las emergencias y requerimientos de la población, evitando al mismo tiempo cargas uniformes que no encuentren justificación en las condiciones objetivas del territorio.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a consideración del Pleno de la LXI Legislatura del Estado, la presente Iniciativa:

**“INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 6 Y 26 DE LA LEY DE SERVICIOS AUXILIARES DEL TRANSPORTE PUBLICO DEL ESTADO DE QUERÉTARO, EN MATERIA DE DETERMINACIÓN DE LOS TIPOS Y NÚMERO DE GRÚAS CONFORME A LA ZONA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO”**

**ARTÍCULO ÚNICO.** Se reforman la fracción VIII, incisos a) y d), del artículo 6; así como el artículo 26 de la Ley de Servicios Auxiliares del Transporte del Estado de Querétaro, para quedar como sigue:



**Artículo 6.** Las concesiones para la prestación del servicio público auxiliar de depósito y guarda vehicular, así como de arrastre y salvamento que regula esta Ley, únicamente podrán otorgarse a quienes además de cumplir a cabalidad con los requisitos previstos por la Ley de la Agencia de Movilidad y Modalidades de Transporte Público para el Estado de Querétaro, satisfagan los siguientes:

[...]

**VIII.** En el caso del servicio público auxiliar de salvamento y arrastre, además deberá acreditar:

- a) La legal propiedad o posesión de las grúas destinadas a la prestación del servicio, de conformidad con los tipos y número mínimo determinados por la Agencia para la zona de prestación del servicio, atendiendo a los criterios establecidos en el artículo 26 del presente ordenamiento.
- b) La declaración de características de los vehículos.
- c) El cumplimiento de las especificaciones técnicas que determine la Agencia, en las que se incluirá la colorimetría que deberán presentar los vehículos autorizados.
- d) Contar como mínimo con los tipos y número de grúas que determine la Agencia para cada zona de prestación del servicio, de acuerdo con las características del parque vehicular, la demanda efectiva y potencial del servicio, las condiciones territoriales, la infraestructura vial y las necesidades operativas de la zona, conforme a los criterios técnicos y administrativos que para tal efecto establezca.

[...]

**Artículo 26.** Para las operaciones de salvamento y arrastre de vehículos, se consideran cuatro tipos de grúas, de acuerdo con su capacidad de remolque y las características de los vehículos susceptibles de ser rescatados y trasladados, siendo las siguientes:

- I. Grúa tipo A, con capacidad de 3.5 toneladas, se utiliza para proporcionar el servicio a unidades motrices cuyo peso bruto vehicular no exceda de 3,500 kilogramos;



**II.** Grúa tipo B, con capacidad de 6 toneladas, se utiliza para proporcionar el servicio a unidades motrices cuyo peso bruto vehicular no exceda de 6,000 kilogramos;

**III.** Grúa tipo C, con capacidad de 12 toneladas, se utiliza para proporcionar el servicio preferentemente a camiones cuyo peso bruto vehicular no exceda de 12,000 kilogramos, tractocamiones cuyo peso bruto vehicular no exceda de 10,000 kilogramos y autobuses de pasajeros, cuyo peso bruto vehicular no exceda de 12,000 kilogramos; y

**IV.** Grúa tipo D, con capacidad de 25 toneladas, se utiliza para proporcionar el servicio preferentemente a autobuses cuyo peso bruto vehicular no exceda de 17,000 kilogramos y a tractocamiones con semirremolque cuyo peso vehicular bruto no exceda de 18,000 kilogramos.

La prestación del servicio mediante los tipos de grúa previstos en el presente artículo deberá determinarse atendiendo a las características del parque vehicular, la demanda efectiva y potencial del servicio, las condiciones territoriales, la infraestructura vial y las necesidades operativas de la zona en la que se preste el servicio. Para tal efecto, la Agencia establecerá los criterios técnicos y operativos que permitan determinar los tipos y número mínimo de grúas que deberán estar disponibles en cada zona de prestación del servicio, procurando en todo momento garantizar la seguridad, continuidad, eficiencia y cobertura del servicio.

## TRANSITORIOS

**Primero.** La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Querétaro, “La Sombra de Arteaga”.

**Segundo.** Se derogan todas aquellas disposiciones de igual o menor jerarquía que se contravengan a lo previsto en la presente Ley.

**Tercero.** La Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro deberá emitir y publicar, dentro de un plazo que no exceda de ciento ochenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, los criterios técnicos y administrativos para determinar, por cada zona de prestación del servicio, los tipos y número mínimo de grúas que deberán acreditar los concesionarios del servicio público auxiliar de salvamento y arrastre.



Dichos criterios deberán considerar, como mínimo, las características y composición del parque vehicular, la demanda efectiva y potencial del servicio, las condiciones territoriales, la infraestructura vial, las distancias de operación, las necesidades de atención y las condiciones de seguridad y continuidad del servicio.

**Cuarto.** Las personas físicas o morales que, a la entrada en vigor del presente Decreto, cuenten con una concesión vigente para la prestación del servicio público auxiliar de salvamento y arrastre, continuarán prestando el servicio en los términos de su concesión hasta en tanto la Agencia de Movilidad del Estado de Querétaro emita los criterios técnicos y administrativos previstos en el artículo transitorio anterior.

Una vez publicados dichos criterios, la Agencia deberá determinar, para cada concesión vigente, los tipos y número mínimo de grúas que correspondan a su respectiva zona de prestación del servicio, otorgando a los concesionarios un plazo razonable para realizar, en su caso, las adecuaciones necesarias para cumplir con los nuevos requerimientos.

**ATENTAMENTE**

**LXI LEGISLATURA  
DIPUTADO INDEPENDIENTE**

  
**DIP. ENRIQUE ANTONIO CORREA SADA**

HOJA DE FIRMAS DE LA "INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 6 Y 26 DE LA LEY DE SERVICIOS AUXILIARES DEL TRANSPORTE PUBLICO DEL ESTADO DE QUERÉTARO, EN MATERIA DE DETERMINACIÓN DE LOS TIPOS Y NÚMERO DE GRÚAS CONFORME A LA ZONA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO".