



COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE  
DICTAMEN NÚMERO 4

**EN LO GENERAL:** SE APRUEBAN LAS REFORMAS A LOS ARTÍCULOS 5, 8 Y 80 DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA.

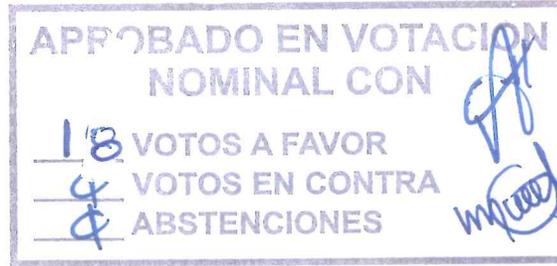
VOTOS A FAVOR: 18 VOTOS EN CONTRA: 0 ABSTENCIONES: 0  
EN LO PARTICULAR: \_\_\_\_\_

UNA VEZ APROBADO EN LO GENERAL Y EN LO PARTICULAR, SE DECLARA APROBADO EL DICTAMEN NÚMERO 4 DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE. LEÍDO POR EL DIPUTADO VICTOR HUGO NAVARRO GUTIÉRREZ.

DADO EN EL EDIFICIO DEL PODER LEGISLATIVO, EN SESIÓN ORDINARIA DE LA HONORABLE XXIV LEGISLATURA, A LOS ONCE DÍAS DEL MES DE MAYO DEL AÑO DOS MIL VEINTÍTRES.

\_\_\_\_\_  
DIP. PRESIDENTE

\_\_\_\_\_  
DIP. SECRETARIA



**DICTAMEN No. 04 DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, PRESENTADA EL 04 DE OCTUBRE DE 2021.**

**HONORABLE ASAMBLEA:**

A la Comisión de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable, le fue turnada para su estudio, análisis y dictamen correspondiente, la iniciativa por la que se reforman la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, por lo que sometemos a consideración de esta Honorable Asamblea el presente:

**DICTAMEN**

A fin de dar cumplimiento con lo dispuesto por los artículos 39, 55, y 122 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, esta Comisión desarrolla sus trabajos conforme a la siguiente:

**METODOLOGÍA**

- I. En el apartado denominado “**Fundamento**” se enuncian las disposiciones normativas que determinan la función, facultades y atribuciones de esta Comisión Dictaminadora.
- II. En el apartado denominado “**Antecedentes Legislativos**” se da cuenta del trámite recaído a la presente iniciativa materia del presente dictamen.
- III. El apartado denominado “**Contenido de la Reforma**” se compone de dos capítulos, el primero denominado “**Exposición de motivos**” en el que se hace una transcripción de los motivos, fundamentos y razones que impulsaron al legislador. Por su parte el capítulo denominado “**Cuadro Comparativo**” se presenta de manera esquemática el articulado propuesto.



IV. En el apartado denominado “**Análisis de constitucionalidad**” se realiza un estudio de constitucionalidad y procedencia legal, independientemente de su viabilidad y necesidad.

V. En el apartado de “**Consideraciones y fundamentos**” los integrantes de este órgano colegiado expresan los razonamientos jurídicos y argumentos que orientan el sentido del presente dictamen.

VI. En el apartado de “**Propuestas de modificación**” se describen las adiciones, modificaciones o eliminaciones de porciones normativas que esta dictaminadora considere susceptible de ser incorporadas al resolutivo.

VII. En el apartado de “**Régimen Transitorio**” se describen las disposiciones de naturaleza transitoria que esta dictaminadora considera susceptibles de ser incorporadas al resolutivo.

VIII. En el apartado denominado “**Impacto Regulatorio**” se enuncian los ordenamientos legales que, dado el caso, deben ser armonizados para reflejar y dar cumplimiento a la propuesta contenida en el presente dictamen.

IX. En el apartado denominado “**Resolutivo**” se vierte el sentido orientador del presente dictamen, respecto a las porciones normativas que fueron encomendadas a esta Comisión.

## **I. Fundamento.**

De conformidad con lo establecido por los artículos 39, 55, 56 fracción IX, 60 inciso r, 122, 123, 124 y demás relativos a la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, esta Comisión de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable, es competente para emitir el presente Dictamen, por lo que en ejercicio de sus funciones se avocó al análisis discusión y valoración de las propuestas referidas en el apartado siguiente.

## **II. Antecedentes Legislativos.**

1. En fecha 04 de octubre de 2021, el Diputado Víctor Hugo Navarro Gutiérrez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA presentó ante Oficialía de Partes de esta H. XXIV Legislatura del Estado de Baja California, Iniciativa por la que se reforman los



artículos 5, 7, 8, 80 y 81 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California.

2. Presentada la iniciativa en comento, la Presidencia de la Mesa Directiva de este Poder Legislativo, de conformidad con la facultad conferida por el artículo 50 fracción II inciso f, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, dio curso legal a la misma para su trámite legislativo.

3. La Comisión de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable, remitió oficio de la iniciativa antes mencionada a la Dirección Consultoría Legislativa, solicitando la elaboración del proyecto de dictamen correspondiente.

4. La Dirección de Consultoría Legislativa de esta Soberanía, en términos de lo que disponen los artículos 80 y 80 BIS en sus fracciones II, III y IV de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, procedió a realizar el presente proyecto de dictamen.

### **III. Contenido de la Reforma.**

#### **A. Exposición de motivos.**

Señala el inicialista en su exposición de motivos los siguientes planteamientos y argumentos para motivar su propuesta:

La siguiente iniciativa tiene como finalidad fortalecer el aspecto ambiental en la movilidad del Estado. Para lo anterior, se propone modificar la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California. Se encuentra desarrollada en los siguientes apartados:

1. Antecedentes
2. Contenido y Problemática
3. Propuesta Legislativa

#### **1. Antecedentes**

En fecha 28 de enero de 1988, se publica en el Diario Oficial de la Federación, la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, que regula la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como la protección al ambiente en todo el territorio nacional. Y establece las bases para garantizar el derecho de toda persona a gozar de un medio ambiente sano; para preservar, restaurar y mejorar el medio



ambiente; la prevención y el control de la contaminación del agua, suelo y aire; garantizar la participación responsable de las personas en la protección al ambiente, así como el establecimiento de mecanismos de coordinación, inducción y concertación entre autoridades de los tres órdenes de gobierno, entre otras.

El 30 de noviembre de 2001 se publica en el Periódico Oficial de la entidad, No. 53, Sección I, Tomo CVIII, la Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California, que reglamenta disposiciones en materia de desarrollo sustentable, prevención, preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como la protección al ambiente del territorio del Estado.

Con fecha 27 de marzo de 2020 fue publicada en el Periódico Oficial No. 17, sección II tomo CXXII la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, que regula las bases y directrices generales para planificar, regular, controlar, vigilar, gestionar la movilidad, el transporte público y privado de personas y bienes en todas sus modalidades, garantizando las condiciones y derechos para el desplazamiento o de las personas de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente.

## **2. Contenido y problemática**

La lucha por conseguir un medio ambiente sana ha sido incesante durante las últimas décadas, en el ámbito social se ha intentado contrarrestar los efectos de la industria y las actividades humanas que producen algún tipo de contaminación. La comunidad internacional ha implementado directrices para encaminar los distintos sectores productores de bienes y servicios, así como los medios con los que se obtienen y consumen. En este tenor, desde la década de los setenta internacionalmente ya se han realizado avances para primeramente considerar la existencia de una contaminación ambiental y que es lo que la genera.

"La Declaración de la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Humano, signada en Estocolmo, Suecia en junio de 1972, proclamó que los conocimientos y las acciones del hombre se utilizaran para conseguir mejores condiciones de vida, pero estableciendo normas y medidas que evitaran que se causaran daños al medio ambiente. La declaración establece 26 principios que tienen por objeto la utilización racional de los recursos naturales en beneficio de las generaciones presentes y futuras."

De esta manera La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano de Estocolmo en 1972, es uno de las primeras gestiones para encaminar los esfuerzos en una consciencia del medio ambiente que está siendo afectado por la contaminación, y



por tanto las actividades humanas, en todos sus sectores deben de ser revestidas con la finalidad de revertir el daño ocasionado y además prevenir el seguir contaminando y afectando el medio ambiente.

En el mismo ámbito internacional, y en conmemoración del vigésimo aniversario de la Conferencia de Estocolmo, se convocó a la Conferencia sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo por parte de la Asamblea General de las Naciones Unidas, celebrada en Rio de Janeiro del 03 al 14 de junio de 1992, denominada la Cumbre de la Tierra, en atención a que hasta el momento ha sido la cumbre mundial de mayor importancia, acudiendo a ella representantes de 179 países, funcionarios de las Naciones Unidas, científicos, empresarios y miembros de organizaciones civiles.

"La Declaración de Río consagra 27 principios, en las que establece el derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza, el derecho de los países de aprovechar sus propios recursos de acuerdo a sus políticas ambientales y de desarrollo con la responsabilidad de no causar al medio ambiente de otros, y la protección del medio ambiente coma parte integrante del proceso de desarrollo y no coma una actividad aislada. Además, se reconoce el papel que los países desarrollados han tenido al contribuir en la degradación del medio ambiente, por lo que se conmina a eliminar las modalidades de producción y de consumo insostenibles y a fomentar políticas demográficas adecuadas."

Posteriormente, advirtiendo que aun con los principios, declaraciones y compromisos contraídos no han sido tan eficaces como se esperaba, dado que el medio ambiente continuaba deteriorándose y las condiciones no presentaban mejoría, sino por el contrario, las condiciones medioambientales empeoraron con acelerada velocidad. "...del 29 al 31 de mayo de 2000 se celebró en Malmö, Suiza, el Primer Foro Global Ministerial de Medio Ambiente, en donde se revisaron los temas ambientales emergentes y se identificaron los retos en la materia para el siglo XXI. En el documento conocido como la Declaración de Malmö se establece que el medio ambiente y los recursos naturales que sostienen la vida en el planeta, a pesar de las medidas implementadas a partir de la Cumbre de la Tierra, continúan deteriorándose a una velocidad alarmante, y que se debe prestar atención al consumo no sostenible entre los sectores más ricos de todos los países."

En la actualidad la legislación estatal en materia de medio ambiente impacta de manera negativa en la infraestructura y vialidades; de conformidad con el artículo 4 constitucional en su párrafo quinto, regula el derecho humano al medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar; por lo que un medio ambiente insalubre atenta en contra



de los derechos humanos y los Tratados Internacionales en la materia que el Estado Mexicano es parte.

La regulación del medio ambiente sano, se trata de una competencia concurrente, lo que significa que tanto la Federación, como las Entidades Federativas y los Municipios tienen la obligación de colaborar para que se haga efectivo este derecho humano, en el ámbito de sus atribuciones. Sin embargo, la Ley General para el Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente establece una distribución de competencias en la materia.

El derecho a un medio ambiente sano es fundamental para el ejercicio de otros derechos humanos, tales como el derecho a la vida, la alimentación, la salud y un nivel de vida adecuado. El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales hace referencia al derecho a la salud en relación a la higiene ambiental. A su vez, el Protocolo de San Salvador y el mandato de los procedimientos especiales de la ONU sobre los derechos humanos y el medio ambiente de 2012 son instrumentos regionales de derechos humanos que fortalecen el marco jurídico fundamental. Dentro de las medidas a tomar, se deben de considerar las acciones y abstenciones estatales, pero también de los particulares. Cobra especial interés, las actividades y circulación que los vehículos automotor realizan y que repercuten en la calidad del aire.

De tal suerte, que la circulación vehicular es un aspecto clave en el control de la contaminación del aire. Tanto el parque vehicular privado de uso particular, como el destinado a la prestación de un servicio público, requieren de una adecuada vigilancia y contención en sus emisiones de contaminantes a la atmósfera y al aire que envuelve las urbes de la entidad. Por tal motivo, se requiere del empleo de estrategias rigurosas y concretas para garantizar el derecho a un medio ambiente sano. El aire, al ser un recurso para todos, del cual todos los habitantes de la entidad nos aprovechamos, se debe de asegurar que todos los sectores de la sociedad conduzcan sus actividades en un marco de control de contaminantes y respeto del derecho al medio ambiente.

Es necesario adecuar el texto de la Ley a los términos y conceptos que constitucionalmente se señalan, tal es el caso de la propuesta que se hace a los artículos 5 fracción II, 7 fracción 11, 8 fracción X y 80. Toda vez que, aun cuando existe en los textos referidos se requiere enfatizar en las condiciones ambientales de sanidad e higiene que debe de presentar el medio ambiente.

Se fundamenta esta iniciativa en los artículos 1, 3 y 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 7 y 8 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California.



**3. Propuesta legislativa**

Por lo antes expuesto, fundado, motivado, en cumplimiento a lo establecido en la Constitución, así como en los tratados internacionales y con la intención de fortalecer nuestro sistema legal, se propone reformar la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California en los siguientes términos:

(inserta cuadro comparativo)

Con el propósito de clarificar aún más la pretensión legislativa, presentamos la siguiente *tabla indicativa* que describe de manera concreta la intención del legislador:

INICIALISTA	PROPUESTA	OBJETIVO
Diputado Víctor Hugo Navarro Gutiérrez	Iniciativa que reforma los artículos 5, 7, 8, 80 y 81 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California.	Que se incorporen nociones de conservación medio ambiental en materia de movilidad.

**B. Cuadro Comparativo.**

Con la finalidad de ilustrar las modificaciones específicas que propone la iniciativa, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

**LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**

TEXTO VIGENTE	INICIATIVA
<p><b>ARTÍCULO 5.-</b> Las disposiciones de la presente Ley regularán entre otros aspectos, de manera enunciativa y no limitativa, lo siguiente:</p> <p>I. Las acciones tendientes para garantizar que la movilidad y el transporte de las personas se realicen en condiciones que satisfagan la libertad de tránsito, la seguridad, el libre</p>	<p><b>ARTÍCULO 5.-</b> Las disposiciones de la presente Ley regularán entre otros aspectos, de manera enunciativa y no limitativa, lo siguiente:</p> <p>I. (...)</p>



acceso, así como los requisitos de calidad apropiados a cada tipo de servicio, de manera que no afecten el orden de las vías públicas de circulación local y la circulación vial respetando el medio ambiente;

II. Que los servicios de transporte público se presten garantizando puntualidad, higiene, orden, seguridad, generalidad, accesibilidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia, sustentabilidad, medio ambiente y económico, conforme a lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento;

III. Que las acciones relativas a la construcción, administración y aprovechamiento de las obras de infraestructura previstas en esta Ley se orienten a facilitar la movilidad motorizada, no motorizada y medios de transporte sustentables;

IV. Las características de los vehículos y sus condiciones operativas, necesarias para permitir su circulación, con base en la normatividad aplicable;

V. Los requisitos, condiciones, términos y procedimientos para el otorgamiento, suspensión o cancelación de las concesiones, autorizaciones y permisos destinados a la prestación del servicio público de transporte en sus distintas modalidades, en la operación de servicios conexos, así como sistemas electrónicos;

VI. Los requisitos y condiciones para establecer y operar servicios conexos;

II. Que los servicios de transporte público se presten garantizando puntualidad, higiene, orden, seguridad, generalidad, accesibilidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia, sustentabilidad, medio ambiente **sano** y económico, conforme a lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento;

III a XII.- (...)



<p>VII. La vigilancia, inspección, planeación, administración, control y sanción del servicio de transporte público y privado;</p> <p>VIII. La competencia y atribuciones de las autoridades en materia de movilidad y transporte;</p> <p>IX. Los derechos y obligaciones de los sujetos activos en materia de movilidad de personas, bienes y mercancías;</p> <p>X. Las políticas, lineamientos, estrategias y disposiciones relativas a la planeación de la movilidad y la formulación de los planes y programas específicos de la materia;</p> <p>XI. Los esquemas de coordinación institucional que deben ejecutar el Estado y los Municipios, para integrar y administrar el servicio de transporte y vialidad de personas y de transporte de carga; y,</p> <p>XII. La promoción y fomento en la población para la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sostenible y la prevención de accidentes que coadyuvan a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular e impulsar el uso intensivo del transporte público y no motorizado.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 7.-</b> Para efectos de salvaguardar los derechos de las personas a la movilidad, se deberá de observar y garantizar lo siguiente:</p>	<p><b>ARTÍCULO 7.-</b> Para efectos de salvaguardar los derechos de las personas a la movilidad, se deberá de observar y garantizar lo siguiente:</p>



<p>I. El derecho de preferencia a los peatones, personas con discapacidad y sus perros guías, adultos mayores, mujeres embarazadas o con infantes, ciclistas y los usuarios del transporte público, quienes gozarán de preferencia sobre los vehículos en todos los cruces o zonas de paso peatonal y se les brindarán obligatoriamente las facilidades necesarias para abordar el vehículo del transporte público en todas sus modalidades,</p> <p>II. Establecer las medidas necesarias, que garanticen al usuario el derecho el servicio público de transporte en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia en apego a la normatividad aplicable;</p> <p>III. Establecer los mecanismos de recepción de quejas y denuncias de los usuarios del servicio ante el Instituto de cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público o cualquier tema inherente a la movilidad en el Estado;</p> <p>IV. Realizar las acciones necesarias a fin de que el sistema de movilidad no disminuya su capacidad operativa ante situaciones fortuitas o de fuerza mayor, que afecte a los usuarios; y,</p> <p>V. Las demás que se establezcan en la normatividad aplicable.</p>	<p>I. (...)</p> <p>II. Establecer las medidas necesarias, que garanticen al usuario el derecho el servicio público de transporte en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene, <b>inocuidad ambiental</b> y eficiencia en apego a la normatividad aplicable;</p> <p>III a V. (...)</p>
<p><b>ARTÍCULO 8.-</b> Los usuarios del transporte público tendrán los siguientes derechos:</p>	<p><b>ARTÍCULO 8.-</b> Los usuarios del transporte público tendrán los siguientes derechos:</p>



<p>I. Recibir un servicio de transporte público de calidad moderno y que satisfaga sus necesidades por el pago de la tarifa;</p> <p>II. Viajar con seguridad e higiene en el servicio, relativas al vehículo y conductor del servicio;</p> <p>III. Recibir del conductor un trato digno y respetuoso;</p> <p>IV. A que se cubra todo el recorrido de la ruta autorizada;</p> <p>V. Al respeto y cumplimiento de las frecuencias en los horarios autorizados;</p> <p>VI. Al respeto a las tarifas autorizadas, incluyendo las tarifas preferenciales para estudiantes, adultos mayores y personas con discapacidad que en su caso corresponda;</p> <p>VII. Recibir boleto con seguro de pasajero el cual podrá ser de manera física o electrónica en servicios conexos de pago o prepago;</p> <p>VIII. El ascenso y descenso en las paradas autorizadas;</p> <p>IX. Ser indemnizado en el caso de cualquier accidente o imprevisto durante el uso del transporte por el prestador del servicio de transporte mediante póliza de seguros emitida por una sociedad mutualista debidamente acreditadas y certificadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos de la normatividad aplicable;</p> <p>X. A la prestación del servicio público de transporte en forma regular, continúa, uniforme, permanente e ininterrumpida y en</p>	<p>I a IX. (...)</p> <p>X. A la prestación del servicio público de transporte en forma regular, continúa, uniforme, permanente e ininterrumpida y en</p>
--	--



<p>las mejores condiciones, comodidad y eficiencia; y</p> <p>XI. Conocer y escoger la ruta o recorrido que considere más adecuado para su destino. Si el usuario no opta por decidir el recorrido concreto, el servicio siempre será aquel que siga la ruta previsiblemente más corta, señalando el conductor al usuario la distancia y el tiempo estimados de duración del servicio.</p>	<p>las mejores condiciones, comodidad y eficiencia <b>y condiciones óptimas medioambientales; y,</b></p> <p>XI. (...)</p>
<p><b>ARTÍCULO 80.-</b> Para circular en las vías públicas de comunicación, los propietarios o conductores de vehículos, deberán atender lo dispuesto por esta Ley y su Reglamento, así como las normas, lineamientos especificaciones, prohibiciones y demás disposiciones aplicables.</p>	<p><b>ARTÍCULO 80.-</b> Para circular en las vías públicas de comunicación, los propietarios o conductores de vehículos, deberán atender lo dispuesto por esta Ley y su Reglamento, así como las normas, lineamientos especificaciones, prohibiciones y demás disposiciones <b>ambientales</b> aplicables.</p>
<p><b>ARTÍCULO 81.-</b> Queda prohibido conducir vehículos por la vía pública bajo el influjo de bebidas alcohólicas o consumo de enervantes. Los conductores de vehículos del servicio público no deben presentar alguna cantidad de alcohol en la sangre o en aire espirado, o síntomas simples de aliento alcohólico o estar bajo los efectos de narcóticos.</p> <p>Los policías municipales, estatales e inspectores de movilidad pueden detener la marcha de un vehículo del servicio público de transporte, cuando se lleven a cabo programas para conductores de vehículos de control de uso o consumo de alcohol o de narcóticos para la prevención de accidentes.</p>	<p><b>ARTÍCULO 81.- (...)</b></p> <p>Los policías municipales, estatales e inspectores de movilidad pueden detener la marcha de un vehículo del servicio público de transporte, cuando se lleven a cabo programas para conductores de vehículos de control de uso o consumo de alcohol o de narcóticos para la prevención de accidentes, <b>así como cuando se trate de vehículos ostensiblemente contaminantes.</b></p>
	<p><b>Artículo Transitorio</b></p>



	<b>PRIMERO.-</b> El presente decreto iniciará su vigencia al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.
--	--

#### **IV. Análisis de constitucionalidad.**

Para determinar la viabilidad jurídica de la iniciativa, previamente debe estudiarse el marco jurídico constitucional de la materia. La propuesta se sujetó a un análisis objetivo considerando lo siguiente:

1. Debe analizarse su constitucionalidad. Toda norma que pretenda adquirir fuerza de ley debe ser sujeta a una cuestión de constitucionalidad. Se requiere una justificación que venza una sistemática presunción de inconstitucionalidad que debe imponer el legislador.
2. No cualquier diferencia al diseño constitucional implica inconstitucionalidad, pero las modificaciones legales deben pretender un objetivo constitucionalmente trascendente y no una finalidad simplemente admisible.
3. El diseño normativo debe privilegiar en lo posible, la libertad de los gobernados. En consecuencia, no deben incluirse más restricciones a la esfera jurídica del gobernado que las que resulten indispensables para la consecución de un fin social superior.
4. Por último, con la finalidad de no generar efectos no deseados, el legislador debe vigilar la congruencia normativa. Es preciso analizarse si la construcción gramatical de la porción normativa está efectivamente encaminada al cumplimiento del fin trascendente enunciado por el legislador en su exposición de motivos.

El punto de partida de este estudio analizaremos la constitucionalidad de las reformas planteadas, para ello, es necesario precisar el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos obliga a todas las autoridades en el ámbito de sus respectivas competencias a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos bajo el principio de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, como consecuencia de ello el Estado debe prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos:



**Artículo 1o.** En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

(...)

(...)

**Artículo 4o.- (...)**

Toda persona tiene **derecho a un medio ambiente sano** para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.

(...)

Toda persona tiene **derecho a la movilidad** en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, **sostenibilidad**, calidad, inclusión e igualdad.

Asimismo, al respecto, el artículo 39 de la misma señala que la soberanía del pueblo reside esencial y originalmente en el pueblo, y que este tiene en todo momento el inalienable derecho de alterar o modificar la forma de su gobierno.

**Artículo 39.** La soberanía nacional reside esencial y originariamente en el pueblo. Todo poder público dimana del pueblo y se instituye para beneficio de éste. El pueblo tiene en todo tiempo el inalienable derecho de alterar o modificar la forma de su gobierno.



Por su parte, el artículo 40 de nuestra norma fundamental establece que nuestra República representativa está compuesta por Estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior.

**Artículo 40.** Es voluntad del pueblo mexicano constituirse en una República representativa, democrática, laica y federal, compuesta por Estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior, y por la Ciudad de México, unidos en una federación establecida según los principios de esta ley fundamental.

Siguiendo con nuestro texto supremo, el diverso numeral 41 precisa que el pueblo ejerce su soberanía por medio de los Poderes de la Unión y por lo de los Estados y la Ciudad de México, en lo que toca a sus regímenes interiores, en los términos establecidos en la Constitución Federal y las particulares de cada Estado, sin que en ningún caso se pueda contravenir al Pacto Federal.

**Artículo 41.** El pueblo ejerce su soberanía por medio de los Poderes de la Unión, en los casos de la competencia de éstos, y por los de los Estados y la Ciudad de México, en lo que toca a sus regímenes interiores, en los términos respectivamente establecidos por la presente Constitución Federal y las particulares de cada Estado y de la Ciudad de México, las que en ningún caso podrán contravenir las estipulaciones del Pacto Federal.

[...]

Tampoco se puede perder de vista que el artículo 43 de la Constitución Federal establece que Baja California es parte integrante de la Federación:

**Artículo 43.** Las partes integrantes de la Federación son los Estados de Aguascalientes, **Baja California**, Baja California Sur, Campeche, Coahuila de Zaragoza, Colima, Chiapas, Chihuahua, Durango, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, México, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán y Zacatecas; así como la Ciudad de México.

En nuestra Constitución local, encontramos también base suficiente en los siguientes numerales:



**ARTÍCULO 4.-** El Estado es Libre y Soberano en todo lo concerniente a su régimen interior, sin más limitaciones que las que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

**ARTÍCULO 7.-** El Estado de Baja California acata plenamente y asegura a todos sus habitantes los derechos humanos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como las garantías para su protección, y los demás derechos que reconoce esta Constitución, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; de igual manera esta norma fundamental tutela el derecho a la vida, desde el momento en que un individuo es concebido, entra bajo la protección de la Ley y se le reputa como nacido para todos los efectos legales correspondientes, hasta su muerte natural o no inducida.

...

De lo anterior esta Comisión advierte que la propuesta legislativa motivo del presente estudio tiene asideros constitucionales tanto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como lo dispuesto en la Constitución Política local, por lo que el análisis de fondo respecto a la viabilidad de la propuesta legislativa será atendido en el apartado siguiente.

#### **V. Consideraciones y fundamentos.**

Esta Comisión considera jurídicamente procedente la reforma planteada por la inicialista, en virtud de los siguientes razonamientos:

1. El Diputado Víctor Hugo Navarro Gutiérrez, integrante del Grupo Parlamentario del Partido MORENA presentó iniciativa por la que se reforman los artículos 5,7, 8, 80 y 81 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, a fin de incorporar nociones de conservación medio ambiental en materia de movilidad.

El inicialista argumenta en su exposición de motivos fundamentalmente los siguientes aspectos:

- Vincula el ejercicio de los derechos humanos al medio ambiente sano con el de movilidad y su estrecha relación.



- Identifica la problemática que se desprende primordialmente de la circulación vehicular.
- La propuesta se orienta a armonizar nociones de conservación medio ambiental en materia de movilidad.
- Integrar nociones de conservación medio ambiental en materia de movilidad.

La propuesta normativa fue realizada en los siguientes términos:

**ARTÍCULO 5.-** Las disposiciones de la presente Ley regularán entre otros aspectos, de manera enunciativa y no limitativa, lo siguiente:

I. (...)

II. Que los servicios de transporte público se presten garantizando puntualidad, higiene, orden, seguridad, generalidad, accesibilidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia, sustentabilidad, medio ambiente **sano** y económico, conforme a lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento;

III a XII. (...)

**ARTÍCULO 7.-** Para efectos de salvaguardar los derechos de las personas a la movilidad, se deberá de observar y garantizar lo siguiente:

I. (...)

II. Establecer las medidas necesarias, que garanticen al usuario el derecho el servicio público de transporte en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene, **inocuidad ambiental** y eficiencia en apego a la normatividad aplicable;

III a V. (...)

**ARTÍCULO 8.-** Los usuarios del transporte público tendrán los siguientes derechos:

I a IX. (...)



X. A la prestación del servicio público de transporte en forma regular, continúa, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones, comodidad y eficiencia **y condiciones óptimas medioambientales; y,**

XI. (...)

**ARTÍCULO 80.-** Para circular en las vías públicas de comunicación, los propietarios o conductores de vehículos, deberán atender lo dispuesto por esta Ley y su Reglamento, así como las normas, lineamientos especificaciones, prohibiciones y demás disposiciones **ambientales** aplicables.

**ARTÍCULO 81.-** (...)

Los policías municipales, estatales e inspectores de movilidad pueden detener la marcha de un vehículo del servicio público de transporte, cuando se lleven a cabo programas para conductores de vehículos de control de uso o consumo de alcohol o de narcóticos para la prevención de accidentes, **así como cuando se trate de vehículos ostensiblemente contaminantes.**

#### **Artículo Transitorio**

**PRIMERO.-** El presente decreto iniciará su vigencia al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

2. Esta Comisión coincide plenamente con la propuesta del inicialista, ya que el derecho a la movilidad humana encuentra estrecha relación con los derechos humanos de acceso a la salud, a un medio ambiente sano, así como la libertad, la igualdad, la seguridad y la inclusión, entre otros.

En ese contexto, de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad contenidos en el artículo 1º y 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la presente iniciativa encuentra sustento en dichos dispositivos normativos.

**Artículo 1o.** En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio



no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

(...)

(...)

#### **Artículo 4o.- (...)**

Toda persona tiene **derecho a un medio ambiente sano** para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.

(...)

Toda persona tiene **derecho a la movilidad** en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, **sostenibilidad**, calidad, inclusión e igualdad.

Derivado de lo anterior, es relevante destacar que se publicó el 17 de mayo de 2022 en el Diario Oficial de la Federación, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual se convirtió en el parteaguas que orienta hasta donde las entidades federativas normaremos la materia, toda vez que ese ordenamiento es de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



Al sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esa Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y **al medio ambiente**, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial.

Luego entonces si bien tenemos en el orden jurídico local una ley emitida con antelación a dicha norma general, esta puede ser debidamente armonizada en congruencia, y en ese tenor un principio de movilidad y seguridad vial lo es la sostenibilidad. Encontramos en el texto general soporte suficiente para sostener la viabilidad de los supuestos que propone el legislador, entre las que se destaca las siguientes:

#### LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

**Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.** La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

(...)

XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el **medio ambiente**;

(...)

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad **procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente** y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;



(...)

**Artículo 16.** De la sostenibilidad. Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad **procurando los menores impactos negativos** en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el **medio ambiente**, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Asimismo, el artículo 31 de la Ley General, determina que de manera conjunta tanto la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México integrarán la planeación de movilidad, en donde se incluya el promover acciones que contribuyan a mejorar el medio ambiente:

**Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.** La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes.

Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

(...)

**X. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;**



(...)

XVIII. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al **medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;**

(...)

Ahora bien, conforme a la Ley General, corresponde a las entidades Federativas expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados en materia de protección al ambiente:

**Artículo 67.** De las Entidades Federativas. Corresponde a las entidades federativas:

(...)

XV. Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la entidad federativa, **en materia de protección al medio ambiente;**

(...)

Actualmente en nuestro estado en materia de movilidad se encuentra la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, y del cual es materia de análisis, la cual se encarga de establecer las bases y directrices generales para planificar, regular, controlar, vigilar, gestionar la movilidad, el transporte público y privado de personas y bienes en todas sus modalidades, garantizando las condiciones y derechos para el desplazamiento de las personas de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente.

El servicio de transporte público está a cargo del Ejecutivo Estatal y lo prestará por conducto del Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California, o previa declaratoria de imposibilidad lo podrá encomendar a personas físicas y morales mediante el otorgamiento de concesiones, permisos y autorizaciones en los términos que señala esta Ley y su Reglamento, bajo los principios de equidad, justicia, igualdad, salud, medio ambiente, racionalización y modernización



Ahora bien, se determina que en materia de movilidad deberán observarse los siguientes principios rectores, entre los cuales se encuentra el respeto al medio ambiente:

**ARTÍCULO 3.-** La presente Ley garantizará que la administración pública estatal y las municipales al planear, diseñar, implementar y ejecutar políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad observen los principios rectores siguientes:

I a la IX.- ...

**X. Respeto al medio ambiente: Fomentar a través de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular de motor de combustión interna, traslado peatonal y tracción física por aquellos de carácter masivo y tecnología sustentable, o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero a la atmósfera;**

...

De lo anterior encontramos que es obligatorio para nuestro Estado implemente con los estándares normativos del respeto al medio ambiente, como parte fundamental para garantizar el derecho humano a la movilidad de nuestros habitantes.

Sirve de apoyo los siguientes criterios de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, al establecer lo siguiente:

**DERECHO A UN MEDIO AMBIENTE SANO. ES UN DERECHO TRANSVERSAL QUE DEBE SER PROTEGIDO POR TODAS LAS AUTORIDADES EN LAS DISTINTAS MATERIAS, INCLUIDA LA CIVIL.**

Hechos: Dentro de una controversia de arrendamiento inmobiliario en la que se demandó el pago de pensiones rentísticas, la parte actora –arrendadora– solicitó entre sus prestaciones, el pago del adeudo por uso del servicio de energía eléctrica; se dictó sentencia a su favor y contra dicho fallo el demandado interpuso recurso de apelación, declarándose infundado y firme aquélla, dicha resolución es la que constituye el acto reclamado en el amparo directo, en el cual, previamente al estudio del fondo del



asunto, se consideró que se debe priorizar un uso adecuado de la energía eléctrica, tomando en cuenta que existe una corresponsabilidad por parte de quien se beneficia directamente de ese bien.

Criterio jurídico: Este Tribunal Colegiado de Circuito determina que el derecho a un medio ambiente sano es un derecho transversal que debe ser protegido por todas las autoridades en las distintas materias, incluida la civil.

Justificación: Lo anterior, porque el **derecho a un medio ambiente sano tiene implicaciones transversales con prácticamente todos los derechos consagrados en la Constitución General y en los tratados internacionales**, como los relativos a la salud, alimentación, trabajo, cultura, vida y otros, pues es más que notorio que si no existe un entorno dentro del que se pueda desarrollar la vida humana, ninguno de éstos puede garantizarse o siquiera lograrse. En ese tenor, los derechos humanos mencionados se deben siempre encontrar en armonía con el derecho a un medio ambiente sano. **Lo anterior también implica que todas las autoridades en el ejercicio de sus atribuciones tengan presente estos principios;** por ello, las personas juzgadas tienen la obligación, a través de sus fallos, de actuar siempre en favor de la naturaleza, aplicando estos principios y buscando, en la medida de lo posible, la mitigación de la crisis climática y el cuidado del medio ambiente. Así, es imperante que al juzgar, sin importar la rama del derecho en que se actúe (laboral, administrativa, penal o civil) el juzgador, al tener presente estos principios ambientales, encuentre siempre una armonía en su aplicación, entendiéndola como la defensa de un derecho transversal que tiene implicaciones con las demás prerrogativas constitucionales y convencionales.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo 413/2022. 13 de julio de 2022. Unanimidad de votos. Ponente: Paula María García Villegas Sánchez Cordero. Secretaria: Leticia Yatsuko Hosaka Martínez. Esta tesis se publicó el viernes 10 de marzo de 2023 a las 10:13 horas en el Semanario Judicial de la Federación.



## **MEDIO AMBIENTE SANO. SU RELACIÓN CON EL DESARROLLO SUSTENTABLE Y OTROS DERECHOS FUNDAMENTALES QUE INTERVIENEN EN SU PROTECCIÓN.**

Los principios 2, 3, 4, 7 y 15 de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, surgida de la Conferencia de las Naciones Unidas reunida en Río de Janeiro, Brasil, del 3 al 14 de junio de 1992, así como el informe Brundtland en materia de desarrollo sostenible, brindan herramientas que permiten establecer la incorporación intrínseca de la sustentabilidad en el contexto del derecho humano a un medio ambiente sano, reconocido en el **artículo 4o., párrafo quinto, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, sobre un marco económico y social del desarrollo. Así, el principio constitucional de protección al medio ambiente sano y la obligación de garantizar su pleno ejercicio, conllevan incorporar un entendimiento central del concepto de sustentabilidad ecológica con trascendencia jurídica, a fin de garantizar la utilización de los recursos naturales para las generaciones presentes y futuras, en la inteligencia de que su importancia vital radica en evitar su deterioro, como una condición necesaria para el disfrute de otros derechos fundamentales. **En consecuencia, la obligación del Estado de proteger dicha prerrogativa y disponer que sus agentes garanticen su respeto, implica compaginar metas fundamentales entre el desarrollo económico y la preservación de los recursos, mediante el desarrollo sustentable**, que persigue el logro de los objetivos esenciales siguientes: (i) la eficiencia en la utilización de los recursos y el crecimiento cuantitativo; (ii) la limitación de la pobreza, el mantenimiento de los diversos sistemas sociales y culturales y la equidad social; y, (iii) la preservación de los sistemas físicos y biológicos –recursos naturales, en sentido amplio– que sirven de soporte a la vida de los seres humanos, con lo cual se tutelan diversos derechos inherentes a las personas, como los relativos a la vida, la salud, la alimentación y al agua, entre otros.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO DEL VIGÉSIMO SÉPTIMO CIRCUITO.

Amparo en revisión 88/2017. Araceli Domínguez Rodríguez y otras. 8 de junio de 2017. Mayoría de votos, unanimidad en relación con el sentido de la tesis. Disidente: Jorge Mercado Mejía. Ponente: Juan Ramón Rodríguez Minaya. Secretaria: Graciela Bonilla González.



Esta tesis se publicó el viernes 22 de junio de 2018 a las 10:28 horas en el Semanario Judicial de la Federación.

Registro digital: 2017255	Gaceta del Semanario Judicial de la Federación	Décima Época	Tesis: XXVII.3o.16 CS (10a.)
Colegiados de Circuito	Libro 55, Junio de 2018, Tomo IV	página 3093	Materias(s): Constitucional

En ese tenor y alcance esta Comisión comparte el diagnóstico y propuesta legislativa del inicialista, misma que abona a cubrir los principios y criterios de la movilidad sustentable en nuestra entidad federativa.

3. No obstante la procedencia jurídica decretada en el considerando anterior, esta Dictaminadora advierte diversos aspectos:

En lo que respecta a la propuesta contenida en el artículo 7 de la Ley en análisis, propone establecer las medidas necesarias de *inocuidad ambiental*.

Al respecto se puede decir que una definición clara de *inocuidad*<sup>1</sup>, **es** la característica que garantiza que los alimentos que consumimos no causan daño a nuestra salud, es decir, que durante su producción se aplicaron medidas de higiene para reducir el riesgo de que los alimentos se contaminen.

Asimismo, la *inocuidad*<sup>2</sup> es la intrascendencia que un determinado hecho o cosa tiene. Así, con el término se intenta hacer alusión a la incapacidad de algo para modificar algún tipo de circunstancia. Se usa especialmente para aludir a alimentos o medicinas, para referir a su incapacidad de generar algún tipo de daño al organismo. Es por ello que existen diversos controles para garantizar que este tipo de posibilidad se mantenga ausente; además, existen normativas a cumplir que garantizan de alguna manera esta inexistencia de peligros.

<sup>1</sup> [Una definición clara de Inocuidad | Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria | Gobierno | gob.mx \(www.gob.mx\)](http://www.gob.mx)

<sup>2</sup> [Definición de Inocuidad - Qué es y Concepto \(enciclopedia.net\)](http://www.encyclopedia.net)



En este sentido, la **inocuidad** es un tipo de **cualidad** que se busca en cualquier **producto** de consumo, intentando que éste sea incapaz de causar daño al ser humano. Para lograrlo, existen distintos tipos de controles, circunstancia que dicho término no aplica a la materia que se está legislando.

Por otro lado, en cuanto a la propuesta contenida en el artículo 81 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, en el cual propone establecer que los policías municipales, estatales e inspectores de movilidad pueden detener la marcha de un vehículo del servicio público de transporte, cuando se lleven a cabo programas para conductores de vehículos de control **cuando se trate de vehículos ostensiblemente contaminantes**, se considera que la misma ya se encuentra regulada en la propia Ley.

Esto es, el artículo 233 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California determina que le corresponde al Instituto la vigilancia y aplicación de las disposiciones previstas en la presente Ley. Posteriormente, en el artículo 234 de la Ley antes mencionado, determina que

**ARTÍCULO 233.-** Corresponde al Instituto la vigilancia y aplicación de las disposiciones previstas en la presente Ley, para lo cual contará con Inspectores de Movilidad para verificar la calidad del servicio y condiciones de la operación del transporte en todas sus modalidades, incluyendo bienes muebles e inmuebles afectos a la movilidad, para garantizar el debido cumplimiento de la presente Ley.

Serán autoridades auxiliares para el debido cumplimiento de la presente Ley, las instituciones policiales del estado y los municipios, incluyendo a las autoridades de vialidad y tránsito.

**ARTÍCULO 234.-** Los inspectores de movilidad, tendrán las siguientes atribuciones:

I a la II.- ...

**III. Inspeccionar, verificar y vigilar al transporte de competencia estatal a efecto de sancionar a aquellos vehículos que no cumplan con la revisión mecánica y verificación ambiental vehicular;**



Además, existe la obligación para los sistemas de transporte el hacer una verificación ambiental vehicular semestralmente:

**ARTÍCULO 89.-** Para dar de alta o hacer cambio de vehículo y poner en servicio los vehículos destinados al servicio de transporte se deberá cumplir con la revisión física mecánica correspondiente, conforme a lo previsto en el Reglamento de la presente Ley, **previo trámite de verificación ambiental vehicular**. Posteriormente, los referidos vehículos se someterán semestralmente a dicha revisión, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios y evitar la contaminación ambiental.

Aunado a ello, el Instituto puede realizar acciones de inspección, verificación o en su caso sanción, conforme lo establecido en la presente Ley y su Reglamento, a fin de comprobar que los prestadores de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades proporcionen el servicio en los términos y condiciones señaladas en las concesiones o permisos otorgados, así como el cumplimiento de las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables y en todo caso, el Instituto implementará en su caso las medidas cautelares y de seguridad a efecto de impedir la prestación del servicio, garantizando la seguridad de los usuarios.

4. Por todo lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, tomando en cuenta los argumentos anteriormente vertidos, el texto propuesto por el inicialista resulta acorde a derecho, no se contrapone con ninguna disposición de orden normativo federal, no contravienen el interés público y existe simetría entre el diagnóstico presentado en la exposición de motivos y los valores jurídicos y axiológicos que se pretenden tutelar con la reforma, lo que hace a la misma jurídicamente PROCEDENTE, en los términos precisados en el cuerpo del presente Dictamen.

#### **VI. Propuestas de modificación.**

Se integra la propuesta de forma planteada sin cambio alguno.

#### **VII. Régimen Transitorio.**

El régimen transitorio resulta adecuado.

#### **VIII. Impacto Regulatorio.**

No existe impacto regulatorio, por lo que el efecto normativo únicamente afecta al ordenamiento que se modifica, sin necesidad de armonizar otras normas legales.



**IX. Resolutivo.**

Por todo lo antes expuesto, fundado y motivado, las y los integrantes de esta Comisión de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable, sometemos a la consideración de esta Asamblea el siguiente punto:

**RESOLUTIVO**

**ÚNICO.-** Se aprueban las reformas a los artículos 5, 8 y 80 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, para quedar como sigue:

**ARTÍCULO 5.-** Las disposiciones de la presente Ley regularán entre otros aspectos, de manera enunciativa y no limitativa, lo siguiente:

I. (...)

II. Que los servicios de transporte público se presten garantizando puntualidad, higiene, orden, seguridad, generalidad, accesibilidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia, sustentabilidad, medio ambiente sano y económico, conforme a lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento;

III a XII. (...)

**ARTÍCULO 8.-** Los usuarios del transporte público tendrán los siguientes derechos:

I a IX. (...)

X. A la prestación del servicio público de transporte en forma regular, continúa, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones, comodidad, eficiencia y **condiciones óptimas medioambientales; y,**

XI. (...)

**ARTÍCULO 80.-** Para circular en las vías públicas de comunicación, las personas propietarias o personas conductoras de vehículos, deberán atender lo dispuesto por esta Ley y Reglamento, así como las normas, lineamientos especificaciones, prohibiciones y demás disposiciones aplicables.



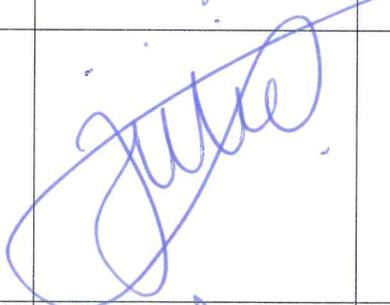
### **ARTÍCULO TRANSITORIO**

**ÚNICO.-** El presente decreto iniciará su vigencia al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Dado en sesión de trabajo a los 19 días del mes de abril 2023.  
**“2023, Año de la Concienciación sobre las Personas con Trastorno del Espectro Autista”**



**COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE**  
**DICTAMEN No. 04**

DIPUTADO / A	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
DIP. JUAN DIEGO ECHEVARRIA IBARRA PRESIDENTE			
DIP. CESAR ADRIÁN GONZÁLEZ GARCIA SECRETARIA			
DIP. DAYLIN GARCIA RUVALCABA VOCAL			
DIP. JULIA ANDREA GONZÁLEZ QUIROZ VOCAL			
DIP. DUNNIA MONTSERRAT MURILLO LOPEZ VOCAL			

DICTAMEN No. 04 Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California

DCL/DACM/HLOJ/IGL