



PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

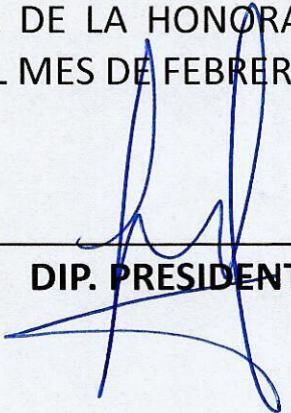
PROPOSICIÓN

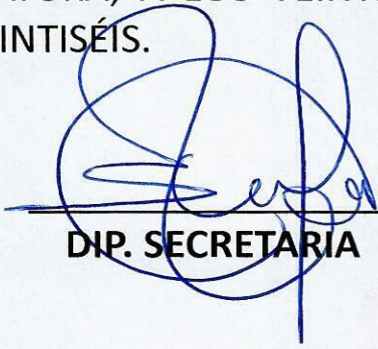
EN LO GENERAL POR LA QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA TITULAR DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO, PARA QUE, EN EJERCICIO DE SUS FACULTADES Y EN CUMPLIMIENTO Estricto A LOS ARTÍCULOS TRANSITORIOS QUINTO Y DÉCIMO SÉPTIMO DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO, INSTRUYA SE EXPIDA Y PUBLIQUE EL REGLAMENTO DE DICHA LEY, ESTABLECIENDO UN CATÁLOGO DE INFRACCIONES Y SANCIONES ESTATAL QUE PONGA FIN A LA APLICACIÓN DE REGLAMENTOS MUNICIPALES EN LA MATERIA, BRINDANDO CERTEZA JURÍDICA A LOS PERMISIONARIOS Y CONCESIONARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

APROBADO ☒ NO APROBADO ☐

UNA VEZ APROBADO EN LO GENERAL Y EN LO PARTICULAR, SE DECLARA APROBADO EL ACUERDO DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL. LEÍDO POR EL DIPUTADO JUAN DIEGO ECHEVARRÍA IBARRA.

DADO EN EL EDIFICIO DEL PODER LEGISLATIVO, EN SESIÓN ORDINARIA DE LA HONORABLE XXV LEGISLATURA, A LOS VEINTISEIS DÍAS DEL MES DE FEBRERO DE DOS MIL VEINTISÉIS.


DIP. PRESIDENTA


DIP. SECRETARIA



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA



GRUPO PARLAMENTARIO DEL
PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

DIP. LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE.
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL H.
CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA
Presente.-

Honorable Asamblea:

**APROBADO EN
VOTACIÓN
ECONÓMICA**

El que suscribe Diputado **J. DIEGO ECHEVARRÍA IBARRA**, en nombre y representación del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, en uso de las facultades previstas en los artículos 110 fracción III, 114, 119 y demás relativos y aplicables de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, hago uso de la voz para someter a consideración de esta Honorable Asamblea la presente **PROPOSICION CON PUNTO DE ACUERDO**; bajo la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

La Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California nació con la promesa de modernidad; sin embargo, a casi seis años de su vigencia, el Instituto de Movilidad Sustentable (IMOS) opera en un limbo jurídico injustificable.

El artículo décimo séptimo transitorio de dicha Ley, dispuso con claridad que: *"Continúan vigentes las disposiciones en materia de sanciones de los reglamentos de transporte público de los Municipios del Estado hasta en tanto no*



***“2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz”
se publique el Reglamento de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del
Estado de Baja California”.***

Por su parte, el numeral quinto transitorio dispuso que: *“El Ejecutivo del Estado deberá expedir el Reglamento de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, en un plazo de hasta 180 días naturales, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley”.* Misma, que entró en vigor en el mes de marzo de 2020.

De lo anterior resulta que los reglamentos municipales, por cuanto hace a las disposiciones en materia de sanciones, ahora deben entenderse complementarios de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte de manera transitoria hasta en tanto no se publique el reglamento de esa ley.

Sin embargo, es evidente que este artículo fue diseñado como un puente temporal para permitir la transición administrativa en la regulación del transporte, de los municipios hacia el Estado, no como una residencia permanente para la arbitrariedad.

Sobre el tema, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido de forma reiterada que los artículos transitorios poseen una vigencia temporal y limitada; su



"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

fin es facilitar el tránsito normativo, no erigirse como disposiciones eternas que suplanten la obligación del Ejecutivo de reglamentar.

El mantener este esquema de "ultra-vigencia" de las normas municipales en materia de sanciones para el transporte, por casi seis años, no es un accidente administrativo por parte del IMOS, constituye una omisión reglamentaria que violenta los principios de seguridad jurídica y legalidad.

No existe justificación técnica ni jurídica que sustente la incapacidad de expedir un reglamento estatal en más de un lustro. Lo que, si existe es al parecer, una estrategia deliberada de discrecionalidad por parte del IMOS, a fin de facilitar su actuar fuera de su potestad real.

Lo que ocurre es que, al no contar con una norma estatal única los inspectores del IMOS realizan un "turismo reglamentario", aplicando por ejemplo en los municipios conurbados de la zona costa, de forma indistinta los reglamentos de tránsito o transporte de Tijuana, Tecate o Rosarito según convenga a su interés recaudatorio.

Esta indeterminación de la norma deja al transportista en un estado de indefensión total: el ciudadano desconoce la regla exacta que le es exigible. Ciertamente, la aplicación de una norma local (municipal) por una autoridad estatal (IMOS) es un



"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

despliegue de ilegalidad técnica que desnaturaliza la jerarquía normativa, aun cuando un transitorio legalmente lo permita temporalmente.

Sancionar por analogía o mayoría de razón es también una violación constitucional directa. Al no expedir el Reglamento Estatal, el Ejecutivo ha mantenido un régimen de excepción donde el criterio del inspector prevalece sobre el texto de la ley. Esta omisión no es inofensiva; es un acto *ultra vires* que genera una indefensión total para el gremio, propiciando actos de hostigamiento y corrupción bajo el amparo de la ambigüedad.

Esta parálisis reglamentaria no es gratuita; representa un quebranto financiero para el Estado. Al emitir actos de molestia viciados de origen, el Estado se ve envuelto en una espiral de litigios ante el Tribunal de Justicia Administrativa (TEJA).

Abogados y especialistas han señalado que el IMOS opera en la ilegalidad al no contar con un catálogo de infracciones estatal propio, lo que ha llevado al TEJA a emitir sentencias que anulan multas por falta de competencia y debida fundamentación, bajo el argumento de que la autoridad estatal no tiene competencia para aplicar reglamentos que fueron inclusive abrogados para los municipios, pero que son mantenidos "artificialmente" vigentes por el IMOS. Es decir, han estirado la liga aplicando reglamentos municipales, hasta romperla.



“2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz”

El costo es doble: por un lado, las horas-hombre de la defensa jurídica del Estado y los gastos procesales; por el otro, la devolución de lo recaudado indebidamente más intereses y actualizaciones. Es una irresponsabilidad administrativa facturar multas que se saben, de antemano, legalmente endebles, solo para sostener una estadística de recaudación que se desmorona en los tribunales.

La falta de un catálogo estatal de infracciones permite que el IMOS opere como una caja negra. Sin un reglamento que estandarice los conceptos de violación y sus montos, la autoridad ejerce una presión coercitiva que raya en la extorsión legalizada.

Y es necesario puntualizar, que no es la primera vez que subimos a esta Tribuna solicitando la expedición oportuna de dicha reglamentación, ya el 5 de octubre de 2024, con su apoyo se aprobó un punto de acuerdo realizando tal petición, en ese momento, con la finalidad de que operara el Consejo de Movilidad, como instancia colegiada de participación de la ciudadanía en el tema de las tarifas del transporte. Un año cuatro meses han pasado ya desde esa proposición, sin respuesta alguna.

En resumen, aunque el IMOS se ampara en el artículo décimo séptimo transitorio de la Ley de Movilidad para justificar su actuar, aplicando sanciones previstas en los reglamentos municipales, sin expedir su reglamento estatal, la prolongación indefinida de esta situación constituye una omisión



“2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz”

reglamentaria que vulnera los derechos de los permisionarios y concesionarios del transporte, por lo que debe asumir la obligación legal de consolidar un padrón y un régimen de sanciones estatal uniforme para dar certeza al gremio y a sus propias actuaciones.

Por lo antes expuesto y fundado, someto a consideración de esta Honorable Asamblea, **CON DISPENSA DE TRÁMITE**, la presente **PROPOSICIÓN DE ACUERDO ECONÓMICO** en los términos siguientes:

PRIMERO. LA H. XXV LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA TITULAR DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO, MARINA DEL PILAR ÁVILA OLMEDA, PARA QUE EN EJERCICIO DE SUS FACULTADES Y EN CUMPLIMIENTO Estricto A LOS ARTÍCULOS TRANSITORIOS QUINTO Y DÉCIMO SÉPTIMO DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO, INSTRUYA SE EXPIDA Y PUBLIQUE EL REGLAMENTO DE DICHA LEY, ESTABLECIENDO UN CATÁLOGO DE INFRACCIONES Y SANCIONES ESTATAL QUE PONGA FIN A LA APLICACIÓN DE REGLAMENTOS MUNICIPALES EN LA MATERIA, BRINDANDO CERTEZA JURÍDICA A LOS PERMISIONARIOS Y CONCESIONARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

SEGUNDO. LA H. XXV LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SOLICITA RESPETUOSAMENTE A LA DIRECCIÓN GENERAL DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD SUSTENTABLE (IMOS) POR CONDUCTO DE SU



“2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz”

TITULAR JORGE ALBERTO GUTIÉRREZ TOPETE QUE, EN UN PLAZO NO MAYOR A 15 DÍAS HÁBILES, REMITA A ESTA SOBERANÍA UN INFORME PORMENORIZADO QUE DETALLE:

- 1. EL NÚMERO TOTAL DE BOLETAS DE INFRACCIÓN APLICADAS DESDE EL AÑO 2020 A LA FECHA, DESGLOSADAS POR MUNICIPIO Y EL REGLAMENTO APLICADO COMO FUNDAMENTO.**
- 2. EL MONTO TOTAL RECAUDADO POR CONCEPTO DE DICHAS MULTAS.**
- 3. EL NÚMERO DE JUICIOS DE NULIDAD INTERPUESTOS CONTRA DICHAS SANCIONES Y CUÁNTOS DE ELLOS HAN RESULTADO EN SENTENCIAS DE NULIDAD LISA Y LLANA EN CONTRA DEL IMOS, YA SEA POR FALTA DE COMPETENCIA, INDEBIDA FUNDAMENTACIÓN O POR LA APLICACIÓN DE REGLAMENTOS MUNICIPALES ABROGADOS.**
- 4. EL IMPACTO ECONÓMICO ESTIMADO QUE REPRESENTAN PARA EL ESTADO LAS DEVOLUCIONES DE PAGOS INDEBIDOS, INCLUYENDO INTERESES Y ACTUALIZACIONES, ASÍ COMO EL COSTO OPERATIVO DE LA DEFENSA JURÍDICA EN LOS JUICIOS DE NULIDAD A QUE SE REFIERE EL PUNTO ANTERIOR.**

TERCERO. LA H. XXV LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SOLICITA A LA AUDITORÍA SUPERIOR DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA (ASEBC) POR CONDUCTO DE SU TITULAR ARNULFO RAÚL ZARATE



"2026, Año de la Educación para la Construcción de la Paz"

CHÁVEZ QUE, DENTRO DEL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, REALICE UNA REVISIÓN ESPECIAL SOBRE LA LEGALIDAD DEL EJERCICIO RECAUDATORIO DEL IMOS EN MATERIA DE INFRACCIONES Y SANCIONES IMPUESTAS BAJO EL AMPARO DEL RÉGIMEN TRANSITORIO DE SU LEY, A FIN DE DETERMINAR POSIBLES RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS DERIVADAS DE LA OMISIÓN REGLAMENTARIA DE EXPEDIR EL REGLAMENTO DE LA MISMA, Y EL CONSECUENTE QUEBRANTO FINANCIERO EN SU CASO, POR MULTAS DECLARADAS NULAS.

D A D O en el Salón de Sesiones "Lic. Benito Juárez García" del Edificio del Poder Legislativo del Estado en la ciudad de Mexicali, Baja California, a la fecha de su presentación.

ATENTAMENTE

J. DIEGO ECHEVARRÍA IBARRA

DIPUTADO COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN