



**COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, CONURBACIÓN,
INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

DICTAMEN NÚMERO 5

EN LO GENERAL: POR EL QUE SE APRUEBAN LAS REFORMAS A LOS ARTÍCULOS 153, 178 Y 214 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 5 DE LA COMISIÓN DE DE DESARROLLO METROPOLITANO, CONURBACIÓN, INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. LEÍDO POR LA DIPUTADA ARACELI GERALDO NÚÑEZ.

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



DIP. PRESIDENTA



DIP. SECRETARIO



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXIV LEGISLATURA

**COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, CONURBACIÓN
E INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

APROBADO EN VOTACION NOMINAL CON	
<u>18</u>	VOTOS A FAVOR
<u>0</u>	VOTOS EN CONTRA
<u>0</u>	ABSTENCIONES

11 ENE 2024

RECIBIDO
DIRECCION DE PROCESOS PARLAMENTARIOS

DICTAMEN No. 5 DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, CONURBACIÓN E INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES RESPECTO A LAS INICIATIVAS DE REFORMA A LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y PREVENCIÓN DE VIOLENCIA CONTRA LA MUJER.

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Comisión de Desarrollo Metropolitano, Conurbación e Infraestructura, Comunicaciones y Transportes le fue turnada para su estudio, análisis y dictamen correspondiente, iniciativas de reforma a la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, presentadas de forma diversa por el Diputado Julio Cesar Vázquez Castillo y la Diputada Araceli Geraldo Núñez, 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, 56 fracción VIII y 122 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, esta Comisión desarrolló 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 relativo a **“Exposición de motivos”** en el que se hace una descripción sucinta de la propuesta en estudio, así como su motivación y alcances, haciendo referencia a los temas que la componen. En 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 describe puntualmente las adiciones, modificaciones y eliminaciones de porciones normativas que esta dictaminadora considere susceptible de ser incorporadas al proyecto de decreto.

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

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 VIII, 57, 60 fracción e), 90, 122, 123, 124 y demás relativos a la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, esta Comisión de Desarrollo Metropolitano, Conurbación e Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, es competente para emitir el presente Dictamen, por lo que en ejercicio de sus funciones se avocó al análisis discusión y valoración de la propuesta referida en el apartado siguiente.

II. Antecedentes legislativos.

1. En fecha 05 de septiembre de 2022, el Diputado Julio Cesar Vázquez Castillo, presentó ante Oficialía de Partes de esta Soberanía, iniciativa de reforma a la Ley de



Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, en sus artículos 153 fracción XXII, 178 fracción IV y 214 cuarto párrafo.

2. En fecha 09 de enero de 2023, la Diputada Araceli Geraldo Núñez presentó iniciativa de reforma a los artículos 153 y 178 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado y a los artículos 180 ter y 181 al Código Penal para el Estado.

3. La Presidencia de la Mesa Directiva de este Poder Legislativo, de conformidad con lo establecido por el artículo 50 fracción II inciso f de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, dio curso legal a las iniciativas mencionadas.

4. En fecha 20 de septiembre de 2022, se recibió en la Dirección de Consultoría Legislativa, Oficio RVV/010/2022, firmado por el Presidente de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Conurbación e Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, mediante el cual acompañó la iniciativa referida en el numeral 1 de esta sección, con la finalidad de elaborar el proyecto de Dictamen correspondiente.

5. En fecha 20 de enero de 2023, se recibió en la Dirección Consultoría Legislativa, oficio número RVV/002/2023, firmado por el Presidente de la Comisión de Comisión de Desarrollo Metropolitano, Conurbación, Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, mediante el cual acompañó la iniciativa señalada en el numeral 2 de este apartado, con la finalidad de elaborar el proyecto de dictamen correspondiente.

6. 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 nuestra Ley Interior, procedió a realizar el presente proyecto de dictamen.

III. Contenido de la Reforma.

A. Exposición de motivos.

Por lo que hace al planteamiento de la exposición de motivos de las iniciativas anteriormente señaladas, se expusieron los siguientes razonamientos:

Iniciativa identificada en el numeral 1, de los antecedentes legislativos. Inicialista Diputado Julio Cesar Vázquez Castillo.



La Organización de las Naciones Unidas, desde 1995 estableció el tercer domingo de noviembre como el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico, a fin desensibilizar a la población mundial sobre los riesgos y consecuencias que ocasionan estos eventos viales.

De igual forma, se han exhortado a los Estados, para que se realicen programas de prevención de accidentes, como también una mejor regulación en materia de tránsito vehicular.

Así pues, Baja California cuenta con una norma de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado, dentro de la cual se establecen 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.

Siendo sujetos de dicha Ley, las autoridades, las entidades y organismos públicos o privados, y las personas físicas o morales, permisionarias o concesionarias, que otorguen el servicio de traslado de pasajeros o de carga.

Legislación que resulta de suma importancia, ya que es en ella donde se debe regular las medidas para prevenir los accidentes de transporte público y priva terrestre.

Conforme a la información emitida por los medios de comunicación, los accidentes de transporte publico terrestre, está en aumento en la entidad.

Cada día vemos en los diferentes medios de comunicación, hechos lamentables como lo son daños, lesiones y en ocasiones pérdida de la vida de seres humanos, por accidentes viales.

De acuerdo a las cifras de la Secretaria de Seguridad y Protección Ciudadana Municipal (Sspcm), los accidentes de transporte público incrementaron 107% en Tijuana del 20 de febrero al 20 de abril de 2022, en comparación con el mismo periodo de 2021.

Por su parte, Mexicali de acuerdo a las cifras que cuenta la Dirección de Seguridad Pública Municipal de enero a octubre del año 2021 se registró un incremento del 32% en cuanto a accidentes viales en comparación al año 2020.

Ahora bien, la Coordinación de Seguridad y Operación del Transporte del Instituto Mexicano del Transporte emitió un informe respecto del año 2020, en relación al



número de accidentes de tránsito ocurridos en Baja California, siendo este de 491, de los cuales según la cifra hubo 90 muertos y 93 heridos.

De igual forma, emitió un informe respecto del año 2021, en relación al número de accidentes de tránsito ocurridos en Baja California, siendo este de 587, de los cuales según la cifra hubo 97 muertos y 133 heridos, es decir, hubo un incremento de cerca del 16% de 2020 al 2021.

Es decir, que los índices de aumento por accidentes de tránsito en Baja California van al alza, circunstancia que debe ser atendida mediante actividades políticas y legislativas para su prevención.

De igual forma, resulta preocupante, que en los accidentes de tránsito ocurridos en nuestra entidad, en la que se ven involucrados medios de transporte público, ha ocurrido en numerables ocasiones, que no cuentan con póliza de seguro vehicular, o bien, estas pólizas no cuentan con las protecciones mínimas para hacer frente por lesiones a pasajeros, o por daños a terceros.

Situación, que deja a la víctima a merced de los concesionarios, quedando desprotegidos sobre el pago económico para hacer frente a la atención médica por las lesiones ocasionadas, y los daños materiales, quienes ante la falta de claridad o bien, falta de aplicación de la Ley, incumplen con una de las obligaciones.

Baja este tenor, y en el entendido que la fracción XXII del artículo 153, así como la fracción IV del artículo 178 y cuarto párrafo del artículo 214, todos de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, establecen la obligación de los concesionarios, permisionarios y/o empresas de redes de transporte, de contratar y mantener vigente para cada vehículo la póliza de seguro para proteger a los pasajeros en su integridad física y contra daños a terceros, cuyo monto sea suficiente para cubrir cualquier siniestro que afecte a los usuarios, que garantice la atención médica y hospitalaria de todos los pasajeros, dicha redacción no es del todo claro.

Lo anterior es así, ya que se presta a confusión la terminología utilizada en dicho supuesto, pues no queda del todo claro si la póliza a que alude refiere a la protección de la integridad física y contra daños a terceros, entendiendo a estos últimos, como a los usuarios, o a persona ajena que sufre un daño directo por el accidente cometido por el vehículo de transporte público.



De ahí que, se estime necesario, clarificar la norma vigente, para hacer uso de los vocablos previstos en el artículo 2 de la misma norma, donde se contempla un listado de las expresiones y su connotación a efectos de ser utilizados de forma armónica dentro del cuerpo normativo, y mantener así, mayor certeza y claridad de la Ley.

Es decir, que se estima que, dentro de la redacción de los supuestos normativos antes descritos, debe utilizarse el vocablo Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero, pues su connotación está debidamente claras y previstas en sus fracciones LXIV y LXV, mismas que a su letra Dicen:

LXIV. Responsabilidad civil del pasajero: Cláusula o cobertura amparada en un contrato de seguro mediante la cual el concesionario, permisionario o autorizado se encuentra asegurado mediante póliza de seguro por la cual se obliga a indemnizar hasta por un monto determinado a los pasajeros, por las lesiones, muerte o daños ocasionados al momento de un siniestro o accidente y con motivo de los servicios de transporte prestados;

LXV. Responsabilidad civil de daños a tercero: Cláusula o cobertura contenida en un contrato de seguro mediante la cual la empresa o institución aseguradora se obliga en nombre del asegurado y hasta por un monto determinado a responder por el pago de la responsabilidad civil en que incurra, con el consentimiento expreso o tácito del concesionario o permisionario, quien use el vehículo y que a consecuencia de dicho uso cause daños a terceros en sus bienes, lesiones corporales o la muerte;

(Agrega cuadro comparativo)

Iniciativa identificada en el numeral 2, de los antecedentes legislativos. Inicialista Diputada Araceli Geraldo Núñez.

La violencia contra la mujer se asocia con golpes, maltrato psicológico, discriminación, acoso o abuso sexual, o en muy diversas situaciones cotidianas de la vida en la que el rol de sus necesidades la ven envuelta, como puede ser una acción tan sencilla como lo es el trasladarse a su lugar de trabajo a través del uso de transporte público.

La intención de esta legisladora ha venido siendo proponer reformas que beneficien a las mujeres a vivir una vida libre de violencia, sin discriminación y en igual derechos y condiciones en todos los ámbitos, para que de esta



manera pueda desarrollarse y participar en todas las actividades que le sean posibles en su vida diría, como en el caso particular buscamos, en su desarrollo laboral en cuanto a la movilidad, el transporte y la seguridad vial con políticas de seguridad, puesto que lo que se busca es que la mujer pueda trasladarse de manera libre y segura, ya que en la actualidad socialmente, lo que se necesita es garantizar el derecho a la seguridad y a la libertad de tránsito de las mujeres y fortalecer su confianza en circular libremente y apoyarse de los medios de transporte público para lograr este cometido, pero dentro de un ambiente que dista muchas ocasiones de la realidad que viven actualmente, así como el cuidado por parte de las instituciones a la integridad física, sexual, psicológica del sector femenino, para que conlleven una vida sin violencia como usuarias del transporte público en el Estado, y esto, además con la finalidad de contribuir para evitar muchas situaciones de riesgo o incomodidad que sufren las mujeres, para que las y los ciudadanos desarrollen con libertad y certidumbre cada uno de sus traslados a las diversas actividades que realizan, y no sea la inseguridad en el transporte público la que frene el desarrollo de las mujeres.

Ahora bien, cierto es que la seguridad urbana y comunitaria para las mujeres, adolescentes y niñas se encuentra en estado de muchas veces de peligro por los recientes acontecimientos de desapariciones y feminicidios, hay un doble riesgo cuando este sector de la población utiliza los servicios transporte público en general, ya reiteradamente se ha visto que el perpetrador de delitos en materia de violencia de género son efectuados por los conductores o choferes que prestan alguna de las modalidades de estos servicios de transporte.

Consideramos que resulta responsabilidad legislativa, en conjunto con las instituciones y el estado, ofrecer las garantías que protejan a las mujeres en sus traslados, así como crear estrategias y programas que generen los mecanismos para prevenir y alertar, buscando así evitar cualquier tipo de acción criminal hacia las mujeres cuando utilizan cualquier medio de transporte para el traslado. Así mismo, es importante involucrar a las instituciones que regulan y vigilan el transporte, como el Instituto de Movilidad, para que socialicen los protocolos especializados, así como implementar rutas de actuación dirigidas a las personas involucradas en la movilidad de las mujeres en servicios, es decir a las empresas que ofrecen los servicios de transportación, así como implementar nuevas propuestas para



que los conductores y choferes tengan el compromiso institucional y ciudadano de realizar buenas prácticas laborales en el ejercicio de sus funciones como prestadores del servicio de transporte, conociendo verdaderamente el alcance de sus procedimientos, de sus actuaciones y de las mujeres a quien prestan el servicio de transporte en especial.

Por lo anterior consideramos que es correcto crear un Registro Estatal de Personas Conductoras y Choferes del Transporte público de personas, administrado por el Instituto de Movilidad en el que conforme un Padrón de conductores y choferes en todo el estado, en el que tengan que cumplir con ciertos lineamientos para pertenecer a este Registro, así como procesos de capacitación sobre detección de factores de riesgo de violencia de género, partiendo de la idea que es funcional que los prestadores de los servicios de transporte brinden seguridad y protección a las usuarias de este servicio.

Ahora bien, con esta iniciativa se busca la reforma de dos ordenamientos ya que tienen que ir de forma armónica para generar verdaderamente una certeza y legalidad en la aplicación de las disposiciones para garantizar el derecho humano al libre tránsito en condiciones de calidad y seguridad para las mujeres usuarias de todos los servicios de transporte público, por lo que consideramos la reforma de diversos artículos de la Ley de Movilidad Sustentable y transporte del Estado de Baja California y del Código Penal para el Estado igualmente, ya que lo que se pretende es dar una normativa adecuada sancionadora a los prestadores de servicio de transporte que infrinjan la Ley y violenten en cualquier tipo de sus modalidades a las usuarias de transporte público.

Con el impulso que recientemente se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de acuerdo con la reforma, se adiciona un párrafo al artículo 4 de la Constitución Política, indicando que: "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad". Lo anterior se traduce que en la Constitución ha sido reconocido el Derecho a la Movilidad.

El derecho de movilidad y libre tránsito ha resignificado el concepto de desplazamiento y traslado. Debe entonces conforme a las disposiciones constitucionales llevarse a cabo dando cumplimiento a principios como la seguridad del ciudadano en movimiento, la accesibilidad y la calidad de los



diversos medios de transporte. En suma, estos principios representan una nueva manera de medir la efectividad de los desplazamientos de las personas y su seguridad.

El reconocimiento de este derecho va más allá de ser un tema jurídico, ya que en realidad, se trata de la adaptación de un nuevo paradigma en el que los ciudadanos estén protegidos en su seguridad vial y en su transporte. Cabe recalcar que esta iniciativa contiene propuestas con perspectiva de género para la movilidad segura de las mujeres, es por ello que es inaplazable contextualizar que la seguridad en el transporte tiene que tener iniciativas concretas para la protección de los desplazamientos de las mujeres.

Ahora bien, se ha planteado que todas las personas deben tener acceso a sistemas de transporte seguros y esto incluye la seguridad vial, principalmente mediante la ampliación del transporte público, en donde se sugiere a los estados crear sistemas de transportación seguros, limpios y eficientes, y en especial atención al servicio de las mujeres, niñas, niños y adolescentes.

En relación a lo anterior, cobra relevancia que en 2020, el 98.6% de los casos de violencia sexual no se denunciaron; la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU) estima que casi 5 millones de mujeres fueron víctimas de delitos sexuales y/o acoso callejero durante el segundo semestre de 2020. El 98.6% de los casos de violencia sexual que sufrieron las mujeres mayores de 18 años, de julio a diciembre de 2020, no fueron denunciados. Las ciudades que exhiben la mayor cifra negra, muy cercana al 100%, son la Zona Metropolitana de La Laguna, en Durango y Coahuila, Nogales, Sonora, y Tlaxcala. Entre julio y diciembre de 2020, el 76.3% de las violaciones que sufrieron las mujeres mayores de 18 años no fueron denunciadas o investigadas.

Estadísticamente 9 de cada 10 mujeres sufren actos de violencia en el transporte público, por lo que se han implementado y promovido diversos programas y campañas de seguridad para las mujeres en todo el mundo como "No es de hombres" "Dejemos de hacerlo" "Cuéntame" "Viajemos Seguras" "Tócame y te Denuncio". ONU Mujeres, El Gobierno de la CDMX y la Agencia J\M, con financiamiento de la AECID, lanzaron desde 2020 y que sigue vigente a la fecha una campaña de comunicación dirigida a los hombres y enfocada a



prevenir y disminuir el acoso sexual que padecen las mujeres en el transporte público de la CDMX, en el marco del programa Ciudades Seguras.

En sí, lo que se busca con la presente, así como diversos programas, es dar seguridad en relación a la violencia sexual en contra de las mujeres y las niñas en espacios públicos, haciendo especial énfasis en el transporte público, contribuir a prevenir y disminuir el acoso sexual y otras formas de violencia sexual que padecen las mujeres y las niñas en espacios públicos, enfocándose en las conductas de los hombres promoviendo una cultura de la cero-tolerancia y llamar a la acción a las y los testigos y víctimas de violencia sexual en el transporte público a efecto de que cualquier ciudadano pueda denunciar dichas conductas y que no, por cuestiones de vergüenza o pudor, quienes cometen estos tan atroces actos queden impunes.

Las ciudades y países también han implementado diferentes acciones para contrarrestar el acoso, entre ellas, campañas comunicacionales sobre movilidad de las mujeres como las que apuntan a sensibilizar a la población con el fin de desnaturalizar el acoso y definirlo como violencia basada en género — por ejemplo, Ni loca, ni perseguida, ni histórica: El Acoso Existe en Buenos Aires, o No es de Hombres en CDMX—. Así como las que se enfocan en el acceso a la justicia y los protocolos de atención a los casos de acoso, tal como la implementado en Bogotá a través de la iniciativa Me Nuevo Segura.

Las preocupaciones por la seguridad personal afectan el acceso de las mujeres al transporte público y reducen su movilidad, es por ello que es importante presentar iniciativas de ley enfocadas a promover la movilidad segura de las mujeres. La mala planeación de la movilidad de las mujeres restringe su acceso a oportunidades de empleo y servicios públicos, y a participar incluso políticamente. Todo esto muestra indicadores que nos hacen evaluar que es preciso poner un doble esfuerzo y desde el legislativo impulsar a que se aprueben iniciativas de ley sobre la seguridad en el transporte para las mujeres y por otro lado la responsabilidad de los gobiernos de crear políticas públicas para crear candados a las empresas y prestadores de servicios de transporte, por lo que es funcional crear el Registro Estatal y el Padrón de choferes y conductores que ofrecen estos servicios, así como la Certificación de la empresas y conductores y choferes.

Por otro lado en México ya tenemos activadas políticas públicas sobre a seguridad de las mujeres en el transporte y su movilidad, Date Cuenta, es una



campaña vigente contra la violencia de género y acoso sexual en el transporte público de CDMX, así como la campaña "Paremos la violencia hacia las mujeres", que consiste en la colocación de carteles con información y señalética en vagones exclusivos para mujeres y menores de 12 años en transporte público, así como la difusión de spots en radio, televisión y redes sociales con el hashtag #DateCuenta.

Por lo anterior, consideramos que todas estas estrategias y campañas están enfocadas a la protección de los derechos de las mujeres para vivir una vida sin violencia y sin discriminación en el transporte público y plataformas de trasportación. Es ese sentido considero que en nuestro estado al igual que otros, es necesario contar con un porcentaje de asientos como espacios exclusivos para las mujeres por cada unidad de transporte público, las que deberán estar señalados en color rosa, esto con la intención de prevenir y combatir el acoso sexual, por lo que es conducente presentar esta iniciativa para brindar protección en los desplazamientos y seguridad vial a las mujeres en el estado y etas se conduzcan con mayor confianza y seguridad.

Por lo antes expuesto por esta legisladora, consideramos que la presente iniciativa busca entre otros, la seguridad de la mujer, su transportación de manera pacífica y alejada de la posible comision del tan arraigado acoso en los medios de transporte, como una práctica a prevenir y erradicar, así como atender y sancionar de manera urgente y necesaria a fin de garantizar a las mujeres el derecho de acceso a los servicios de transporte público en estricto apego al respeto y ejercer acciones institucionales y organizacionales que incidan en la reducción de esta problemática con resultados medibles y eficaces.

B. Cuadro Comparativo.

Con la finalidad de ilustrar las modificaciones específicas que proponen las iniciativas se presentan los siguientes cuadros comparativos:

LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO BAJA CALIFORNIA
(Iniciativa 1 de los Antecedentes Legislativos. Inicialista: Diputado Julio César Vázquez Castillo)



TEXTO ACTUAL	TEXTO PROPUESTO
<p>ARTÍCULO 153.- Son obligaciones de los concesionarios:</p> <p>I. Prestar el servicio en los términos y modalidades de la concesión otorgada;</p> <p>II. Aportar los datos técnicos e información específica que se requiera, para coadyuvar al mejoramiento del servicio público;</p> <p>III. Proporcionar y registrar ante el Instituto un correo electrónico oficial, a efecto de recibir todo tipo de notificaciones;</p> <p>IV. Efectuar el servicio con los vehículos autorizadas, no debiendo destinarlas a otros fines distintos a su modalidad;</p> <p>V. Presentar al Instituto el padrón de operadores con sus actualizaciones correspondientes cada que lo requiera el mismo, o por lo menos cada 6 meses de manera obligatoria;</p> <p>VI. Someter a los vehículos a que se refiera la concesión a una revisión física mecánica semestral de conformidad a los programas que el Instituto establezca al efecto, con objeto de garantizar la seguridad de los usuarios y evitar la contaminación ambiental;</p> <p>VII. Llevar control en una bitácora de toda revisión que realice para verificar el estado físico, mecánico y eléctrico que guardan los vehículos conforme al Reglamento de la presente Ley;</p>	<p>ARTÍCULO 153.- (...)</p> <p>I. a la XXI. (...)</p>



VIII. Retirar de la circulación aquellos vehículos que no garanticen la seguridad del usuario, contaminen el medio ambiente o cuyo estado físico a juicio del Instituto, no cumpla con la calidad del servicio;

IX. Operar únicamente en las rutas autorizadas, debiendo cumplir con los horarios, itinerarios y tarifas aprobadas;

X. Enlazar sus servicios e instalaciones con la de otros, conforme lo disponga el Instituto, solo en caso de emergencia;

XI. Contar con terminales, encierros y demás servicios auxiliares que garanticen la adecuada prestación del servicio;

XII. Capacitar a los operadores, personal de operación y de servicios, así como proporcionarles los recursos, medios y accesorios adecuados para el desempeño de sus funciones;

XIII. Asegurarse que los operadores porten el uniforme correspondiente, así como la bitácora de inspección y mantenimiento, misma que deberá portarse en el vehículo durante los traslados;

XIV. Ser solidariamente responsable de que sus operadores no realicen su labor bajo los influjos del alcohol o sustancias tóxicas;

XV. Conservar el parque vehicular y las instalaciones terminales, en las mejores condiciones de higiene, funcionalidad, cumpliendo con las normas de seguridad y prevención de incendios de conformidad con



las disposiciones que dicten las autoridades competentes;

XVI. Señalar en forma visible en el interior de los vehículos, las tarifas autorizadas; XVII. Señalar en forma visible en el interior de los vehículos la prohibición de fumar o escupir dentro del vehículo, el nombre del operador, el domicilio y teléfono del Instituto, para recibir quejas y en el exterior portar el color o cromática autorizada;

XVIII. Señalar en forma visible al interior y exterior del vehículo el número económico y la ruta, de acuerdo con las modalidades que al efecto determine el Instituto;

XIX. Registrar ante el Instituto, cada uno de los vehículos autorizados para la explotación de la concesión, anexando la documentación que al efecto se determine en el Reglamento de esta Ley;

XX. Responder ante el Instituto, por los actos u omisiones del personal de su empresa que afecten el servicio público, independientemente de las sanciones que correspondan a las instancias jurídicas competentes;

XXI. Proporcionar al Instituto toda la información que se requiera sobre la explotación de la concesión, debiendo brindar las facilidades necesarias para el desempeño de sus funciones;

XXII. Contratar y mantener siempre vigente para cada vehículo la póliza de seguro ~~para proteger a los pasajeros en su integridad física y contra daños a terceros, cuyo monto sea suficiente para cubrir cualquier siniestro~~

XXII. Contratar y mantener siempre vigente para cada vehículo la póliza de seguro, **misma que deberá contener por lo menos Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero**, dicho seguro expedido por una empresa aseguradora o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditadas y certificadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas,



~~que afecte a los usuarios, que garantice la atención médica y hospitalaria de todos los pasajeros,~~ dicho seguro expedido por una empresa aseguradora o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditadas y certificadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos de la normatividad aplicable vigente;

XXIII. Tener instalado un sistema de monitoreo y seguimiento de posición global, también conocido como GPS por sus siglas en inglés. El sistema de monitoreo deberá estar enlazado en todo momento con el sistema del Instituto y por los mecanismos idóneos contemplados en la normatividad aplicable;

XXIV. Instalar y operar un sistema de control de abordaje y un sistema de pago y prepago, en caso de adherirse a un sistema integrado de transporte en los términos del Artículo 133 de la presente Ley; estos sistemas deberán estar enlazados con el sistema del Instituto y a los mecanismos idóneos contemplados en el Reglamento de esta Ley;

XXV. Transferir al Instituto los datos provenientes de sus sistemas de control de abordaje y pago electrónico en cada uno de sus vehículos y rutas concesionadas, por lo menos en lo que se refiere a número de ascensos y descensos, transbordos y tarifas aplicadas, conforme a lo dispuesto en la fracción anterior;

XXVI. Transferir al Instituto la información generada en el GPS instalado en cada vehículo y en cada una de las rutas concesionadas por lo menos respecto a

en los términos de la normatividad aplicable vigente;

XXIII. a la XXVIII. (...)



<p>número de vehículos y rutas en operación, velocidad, horarios, paradas, frecuencias de paso entre los vehículos, puntos específicos de ascensos y descensos, además de lo que le sea solicitado específicamente, conforme a la normatividad aplicable;</p> <p>XXVII. Pagar las contribuciones que correspondan por los derechos derivados de su concesión; y,</p> <p>XXVIII. Las demás que establezca la presente Ley y su Reglamento. Al servicio público de transporte de personal no le aplicarán las fracciones IX, XVI, XXII, XXIV y XXV.</p>	<p>En caso de que no se haya contratado póliza de Seguro, o bien dicha póliza no se encuentre vigente o no otorgue cobertura, el concesionario estará obligado de forma subsidiaria de los conductores de los vehículos afectos al servicio de transporte, hasta por el monto de la póliza de seguro que debieron haber contratado según lo establecido por esta ley y reglamento.</p>
<p>ARTÍCULO 178.- Son obligaciones de los permisionarios del servicio público de transporte:</p> <p>I. Prestar el servicio exclusivamente en los vehículos autorizados por el Instituto de Movilidad Sustentable;</p> <p>II. Inscribirse en el padrón vehicular del Instituto de Movilidad Sustentable, conforme a lo dispuesto en este ordenamiento;</p> <p>III. Prestar el servicio a cualquier persona que lo requiera, con excepción de los</p>	<p>ARTÍCULO 178.- (...)</p> <p>I. a la III. (...)</p>



<p>supuestos señalados en la presente ley y su reglamento;</p> <p>IV. Tener siempre vigente la póliza de responsabilidad civil o constancia expedida por una o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditada y certificada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, que garantice daños materiales que se causen a terceros, la indemnización por muerte o lesiones; así como la reparación de daños a usuarios en su persona y patrimonio, conforme lo establece la ley y su reglamento;</p> <p>V. Conservar los vehículos, equipos e instalaciones en óptimas condiciones para dar un servicio eficiente y apropiado, evitar adornos y aditamentos que distraigan, dificulten o impidan la visibilidad del conductor y los usuarios; así como leyendas o calcomanías, salvo las autorizadas por el Instituto de Movilidad Sustentable y en su caso, incorporar las modificaciones que sobre aspectos técnicos y de seguridad se establezcan en los manuales autorizados;</p> <p>VI. Tratar con amabilidad y respeto a los usuarios, dando un trato preferencial en el servicio, a las personas con capacidad diferentes, de la tercera edad y mujeres en estado de embarazo o con menores en brazos;</p> <p>VII. Presentar los vehículos a la revisión mecánica, dentro del periodo establecido en la presente ley y su reglamento;</p> <p>VIII. No destinar los vehículos a otros fines de lucro, distintos a la modalidad autorizada en el permiso;</p>	<p>IV. Tener siempre vigente la póliza de seguro misma que deberá contener por lo menos Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero expedida por dicho seguro deberá ser expedido por una empresa aseguradora o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditada y certificada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, conforme lo establece la ley y su reglamento;</p> <p>V. a la XVII. (...)</p>
---	--



IX. Contar con el equipamiento auxiliar de transporte que garantice la adecuada prestación del servicio;

X. Observar las disposiciones contenidas en los demás ordenamientos jurídicos y administrativos aplicables que tengan injerencia en el servicio público de transporte;

XI. Portar el uniforme obligatorio, durante la prestación del servicio;

XII. Mostrar en lugar visible del interior de los vehículos en los que se preste el servicio, el tarjetón vigente, el número económico, teléfonos de quejas, las tarifas autorizadas; y en los casos de radio taxis y taxis de sitio que se encuentren prestando el servicio, deberá de encontrarse en todo momento activo el taxímetro;

XIII. Recibir la capacitación por la institución educativa que el Instituto valide, para la prestación del servicio de transporte público;

XIV. Aceptar la intervención del Instituto en la administración del servicio en todos aquellos casos que existan amenazas de suspensión del propio servicio;

XV. No permitir la conducción de vehículos del servicio público de transporte a los operadores que no cuenten o no porten la licencia de la clasificación correspondiente, así como con el tarjetón, ambos vigentes;

XVI. El vehículo autorizado deberá contar con GPS registrado en el padrón del



<p>Instituto, funcionando en todo momento y transmitiendo los datos requeridos por el reglamento de esta Ley; y,</p> <p>XVII. Las demás que establezca la presente ley y su reglamento.</p>	
<p>ARTÍCULO 214.- Son aquellas personas físicas o morales cuyo servicio se limita exclusivamente a intermediar vía electrónica la oferta, contratación y pago de servicios de transporte público o privado, vinculando a través de dicha aplicación a usuarios con prestadores del servicio en cualquiera de sus modalidades autorizadas y registradas ante el Instituto.</p> <p>También podrán ser consideradas como Empresas de Redes de Transporte aquellas sociedades mercantiles nacionales o extranjeras que, por virtud de acuerdos comerciales vigentes, promuevan el uso de tecnologías o aplicaciones tecnológicas, propias o de terceros que permitan a usuarios en el Estado acceder al servicio de transporte bajo demanda mediante aplicaciones móviles.</p> <p>Las Empresas de Redes de Transporte tendrán prohibido ofrecer o contratar sus servicios a través de medios diversos a los previstos por esta Ley y su Reglamento. En cualquier caso, los conductores y/o las Empresas de Redes de Transporte deberán contar con una póliza de seguros de responsabilidad civil de automóviles que cubra la responsabilidad civil de un conductor frente a terceros, incluyendo pasajeros, con una compañía de seguros autorizada para operar en México, respecto</p>	<p>ARTÍCULO 214.- (...)</p> <p>(...)</p> <p>Las Empresas de Redes de Transporte tendrán prohibido ofrecer o contratar sus servicios a través de medios diversos a los previstos por esta Ley y su Reglamento. En cualquier caso, los conductores y/o las Empresas de Redes de Transporte deberán contar con una póliza de seguro vigente, misma que deberá contener por lo menos Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a terceros, con una compañía de seguros autorizada para operar en México, respecto de todos</p>



<p>de todos los viajes que se realizan a través de la plataforma que promuevan o administren.</p> <p>En caso de que dicha póliza no se encuentre vigente o no otorgue cobertura, las Empresas de Redes de Transporte serán consideradas obligados subsidiarios de los propietarios y conductores de los vehículos afectos al servicio de transporte, hasta por el monto de la póliza de seguro que debieron haber contratado según lo establecido por esta ley y reglamento.</p>	<p>los viajes que se realizan a través de la plataforma que promuevan o administren.</p>
--	--

LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO BAJA CALIFORNIA
(Iniciativa 2 de los Antecedentes Legislativos. Inicialista: Diputada Araceli Geraldo Nuñez)

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>ARTÍCULO 153.- Son obligaciones de los concesionarios:</p> <p>I. Prestar el servicio en los términos y modalidades de la concesión otorgada;</p> <p>II. Aportar los datos técnicos e información específica que se requiera, para coadyuvar al mejoramiento del servicio público;</p> <p>III. Proporcionar y registrar ante el Instituto un correo electrónico oficial, a efecto de recibir todo tipo de notificaciones;</p>	<p>ARTÍCULO 153.- (...)</p> <p>I a IV.- (...)</p>



IV. Efectuar el servicio con los vehículos autorizadas, no debiendo destinarlas a otros fines distintos a su modalidad;

V. Presentar al Instituto el padrón de operadores con sus actualizaciones correspondientes cada que lo requiera el mismo, o por lo menos cada 6 meses de manera obligatoria;

VI. Someter a los vehículos a que se refiera la concesión a una revisión física mecánica semestral de conformidad a los programas que el Instituto establezca al efecto, con objeto de garantizar la seguridad de los usuarios y evitar la contaminación ambiental;

VII. Llevar control en una bitácora de toda revisión que realice para verificar el estado físico, mecánico y eléctrico que guardan los vehículos conforme al Reglamento de la presente Ley;

VIII. Retirar de la circulación aquellos vehículos que no garanticen la seguridad del

V.- Presentar al Instituto el padrón de operadores con sus actualizaciones correspondientes cada **treinta días y que deberá de señalar la unidad a la que estarán asignados, nombre, domicilio, numero de licencia que lo autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación;**

Además tendrán que acreditar que las personas conductoras y choferes cuenten con los cursos de capacitación que imparta el Instituto, así como los que al efecto establezca la presente ley en materia de perspectiva de género y derechos humanos.

VI a XXVII.- (...)



usuario, contaminen el medio ambiente o cuyo estado físico a juicio del Instituto, no cumpla con la calidad del servicio;

IX. Operar únicamente en las rutas autorizadas, debiendo cumplir con los horarios, itinerarios y tarifas aprobadas;

X. Enlazar sus servicios e instalaciones con la de otros, conforme lo disponga el Instituto, solo en caso de emergencia;

XI. Contar con terminales, encierros y demás servicios auxiliares que garanticen la adecuada prestación del servicio;

XII. Capacitar a los operadores, personal de operación y de servicios, así como proporcionarles los recursos, medios y accesorios adecuados para el desempeño de sus funciones;

XIII. Asegurarse que los operadores porten el uniforme correspondiente, así como la bitácora de inspección y mantenimiento, misma que deberá portarse en el vehículo durante los traslados;

XIV. Ser solidariamente responsable de que sus operadores no realicen su labor bajo los influjos del alcohol o sustancias tóxicas;



XV. Conservar el parque vehicular y las instalaciones terminales, en las mejores condiciones de higiene, funcionalidad, cumpliendo con las normas de seguridad y prevención de incendios de conformidad con las disposiciones que dicten las autoridades competentes;

XVI. Señalar en forma visible en el interior de los vehículos, las tarifas autorizadas;

XVII. Señalar en forma visible en el interior de los vehículos la prohibición de fumar o escupir dentro del vehículo, el nombre del operador, el domicilio y teléfono del Instituto, para recibir quejas y en el exterior portar el color o cromática autorizada;

XVIII. Señalar en forma visible al interior y exterior del vehículo el número económico y la ruta, de acuerdo con las modalidades que al efecto determine el Instituto;

XIX. Registrar ante el Instituto, cada uno de los vehículos autorizados para la explotación de la concesión, anexando la documentación que al efecto se determine en el Reglamento de esta Ley;

XX. Responder ante el Instituto, por los actos u omisiones del personal de su empresa



que afecten el servicio público, independientemente de las sanciones que correspondan a las instancias jurídicas competentes;

XXI. Proporcionar al Instituto toda la información que se requiera sobre la explotación de la concesión, debiendo brindar las facilidades necesarias para el desempeño de sus funciones;

XXII. Contratar y mantener siempre vigente para cada vehículo la póliza de seguro para proteger a los pasajeros en su integridad física y contra daños a terceros, cuyo monto sea suficiente para cubrir cualquier siniestro que afecte a los usuarios, que garantice la atención médica y hospitalaria de todos los pasajeros, dicho seguro expedido por una empresa aseguradora o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditadas y certificadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos de la normatividad aplicable vigente;

XXIII. Tener instalado un sistema de monitoreo y seguimiento de posición global, también conocido como GPS por sus siglas en inglés. El sistema de monitoreo deberá estar enlazado en todo momento con el sistema del Instituto y por los mecanismos idóneos contemplados en la normatividad aplicable;

XXIV. Instalar y operar un sistema de control de abordaje y un sistema de pago y



prepago, en caso de adherirse a un sistema integrado de transporte en los términos del Artículo 133 de la presente Ley; estos sistemas deberán estar enlazados con el sistema del Instituto y a los mecanismos idóneos contemplados en el Reglamento de esta Ley;

XXV. Transferir al Instituto los datos provenientes de sus sistemas de control de abordaje y pago electrónico en cada uno de sus vehículos y rutas concesionadas, por lo menos en lo que se refiere a número de ascensos y descensos, transbordos y tarifas aplicadas, conforme a lo dispuesto en la fracción anterior;

XXVI. Transferir al Instituto la información generada en el GPS instalado en cada vehículo y en cada una de las rutas concesionadas por lo menos respecto a número de vehículos y rutas en operación, velocidad, horarios, paradas, frecuencias de paso entre los vehículos, puntos específicos de ascensos y descensos, además de lo que le sea solicitado específicamente, conforme a la normatividad aplicable;

XXVII. Pagar las contribuciones que correspondan por los derechos derivados de su concesión; y,



<p>XXVIII. Las demás que establezca la presente Ley y su Reglamento.</p> <p>Al servicio público de transporte de personal no le aplicarán las fracciones IX, XVI, XXII, XXIV y XXV.</p>	<p>XXVIII.- A contar con un 40 % de asientos y espacios exclusivos para mujeres por unidad de transporte de pasajeros, señalados de color rosa con la finalidad de prevenir y combatir el acoso sexual.</p> <p>XXIX. Las demás que establezca la presente Ley y su Reglamento.</p>
<p>ARTÍCULO 178.- Son obligaciones de los permisionarios del servicio público de transporte:</p> <p>I. Prestar el servicio exclusivamente en los vehículos autorizados por el Instituto de Movilidad Sustentable;</p>	<p>ARTÍCULO 178.- (...)</p> <p>I. Prestar el servicio exclusivamente en los vehículos autorizados por el Instituto de Movilidad Sustentable y presentar al Instituto el padrón de operadores con sus actualizaciones correspondientes cada treinta días y que deberá de señalar la unidad a la que estarán asignados, nombre, domicilio, numero de licencia que lo autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación; Además tendrán que acreditar que las personas conductoras y choferes cuenten con los cursos de capacitación que imparta el Instituto, así como los que al efecto establezca la presente ley en materia</p>



<p>II. Inscribirse en el padrón vehicular del Instituto de Movilidad Sustentable, conforme a lo dispuesto en este ordenamiento;</p> <p>III. Prestar el servicio a cualquier persona que lo requiera, con excepción de los supuestos señalados en la presente ley y su reglamento;</p> <p>IV. Tener siempre vigente la póliza de responsabilidad civil o constancia expedida por una o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditada y certificada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, que garantice daños materiales que se causen a terceros, la indemnización por muerte o lesiones; así como la reparación de daños a usuarios en su persona y patrimonio, conforme lo establece la ley y su reglamento;</p> <p>V. Conservar los vehículos, equipos e instalaciones en óptimas condiciones para dar un servicio eficiente y apropiado, evitar adornos y aditamentos que distraigan, dificulten o impidan la visibilidad del conductor y los usuarios; así como leyendas o calcomanías, salvo las autorizadas por el Instituto de Movilidad Sustentable y en su caso, incorporar las modificaciones que sobre aspectos técnicos y de seguridad se establezcan en los manuales autorizados;</p>	<p>de perspectiva de género y derechos humanos.</p> <p>II a XVII.- (...)</p>
---	--



VI. Tratar con amabilidad y respeto a los usuarios, dando un trato preferencial en el servicio, a las personas con capacidad diferentes, de la tercera edad y mujeres en estado de embarazo o con menores en brazos;

VII. Presentar los vehículos a la revisión mecánica, dentro del periodo establecido en la presente ley y su reglamento;

VIII. No destinar los vehículos a otros fines de lucro, distintos a la modalidad autorizada en el permiso;

IX. Contar con el equipamiento auxiliar de transporte que garantice la adecuada prestación del servicio;

X. Observar las disposiciones contenidas en los demás ordenamientos jurídicos y administrativos aplicables que tengan injerencia en el servicio público de transporte;

XI. Portar el uniforme obligatorio, durante la prestación del servicio;

XII. Mostrar en lugar visible del interior de los vehículos en los que se preste el servicio, el tarjetón vigente, el número económico, teléfonos de quejas, las tarifas autorizadas; y en



los casos de radio taxis y taxis de sitio que se encuentren prestando el servicio, deberá de encontrarse en todo momento activo el taxímetro;

XIII. Recibir la capacitación por la institución educativa que el Instituto valide, para la prestación del servicio de transporte público;

XIV. Aceptar la intervención del Instituto en la administración del servicio en todos aquellos casos que existan amenazas de suspensión del propio servicio;

XV. No permitir la conducción de vehículos del servicio público de transporte a los operadores que no cuenten o no porten la licencia de la clasificación correspondiente, así como con el tarjetón, ambos vigentes;

XVI. El vehículo autorizado deberá contar con GPS registrado en el padrón del Instituto, funcionando en todo momento y transmitiendo los datos requeridos por el reglamento de esta Ley; y,

XVII. Las demás que establezca la presente ley y su reglamento.



CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO

(Iniciativa 2 de los Antecedentes Legislativos. Inicialista: Diputada Araceli Geraldo Nuñez)

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>ARTÍCULO 180 TER.- Agravación de la punibilidad.- Las penas previstas en los artículos 180 y 180 Bis, se aumentarán hasta en una mitad, cuando en el abuso sexual concorra alguna de las circunstancias siguientes:</p> <p>I.- Cuando fuere cometido por persona que tenga relación de parentesco por consanguinidad, afinidad o civil, con el ofendido. Además de la pena de prisión, el culpable perderá la patria potestad o la tutela, en los casos en que le ejerciere sobre la víctima, así como los derechos sucesorios con respecto del ofendido,</p> <p>II.- Cuando fuere cometido por persona que tenga al ofendido, bajo su custodia, guarda o educación o aproveche la confianza en el depositada,</p> <p>III.- Cuando fuere cometido por quien desempeñe un cargo o empleo público o ejerza su profesión, utilizando los medios o circunstancia que ellos le proporcionen. Además de la pena de prisión el sentenciado será destituido del cargo o empleo o suspendido por el término igual al de la pena de prisión.</p> <p>IV.- Cuando el delito fuere cometido dentro las instalaciones de alguna asociación religiosa u organismo de la sociedad civil, cuyo objeto social</p>	<p>ARTÍCULO 180 TER.- (...)</p> <p>I a IV.- (...)</p>



<p>consista en prestar auxilio, refugio o tratamiento psicológico o físico a otras personas, o hubiese sido cometido por ministros de culto religioso.</p>	<p>V.- Cuando el delito se cometa durante la prestación de las diversas modalidades del servicio Público de transporte previstos en la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de baja California.</p>
<p>ARTÍCULO 181.- Persecución ofensiva.- El delito de abuso sexual previsto en el artículo ciento ochenta Bis, se perseguirá de oficio; fuera de este supuesto, se perseguirá por querrela de la parte ofendida o de sus representantes legítimos.</p>	<p>ARTÍCULO 181.- Persecución ofensiva.- El delito de abuso sexual previsto en el artículo ciento ochenta Bis, y ciento ochenta Ter fracción V, se perseguirá de oficio; fuera de este supuesto, se perseguirá por querrela de la parte ofendida o de sus representantes legítimos.</p>
	<p style="text-align: center;">TRANSITORIOS</p> <p>UNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.</p>

Con el propósito de clarificar aún más las pretensiones legislativas, presentamos la siguiente *tabla indicativa* que describe de manera concreta cada una:

INICIALISTAS	PROPUESTA	OBJETIVO
<p>Diputado Julio Cesar Vázquez Castillo.</p>	<p>Reforma los Artículos 153, 178 y 214 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California.</p>	<p>Clarificar la norma vigente, para hacer uso de los vocablos "Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a terceros", previstos en el artículo 2, a efectos de ser utilizados de forma armónica dentro del cuerpo normativo</p>
<p>Diputada Araceli Geraldo Núñez.</p>	<p>Reforma a los artículos 153 y 178 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado y a los artículos 180 ter y 181 al Código Penal para el Estado.</p>	<p>Inhibir el delito de acoso sexual en transporte público.</p>



IV. Análisis de Constitucionalidad

Para determinar la viabilidad jurídica de las iniciativas, previamente debe estudiarse el marco jurídico convencional, constitucional y el legal de la materia. Las propuestas se sujetaron 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.

Esta Comisión se avoca al estudio de constitucionalidad de los proyectos legislativos.

El punto de partida de este estudio jurídico de constitucionalidad es y debe ser, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 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 con toda claridad 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.

Por otro lado, el artículo 4 de la Constitución Política federal prevé que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



Al respecto, el artículo 73, fracción XXIX-C de la constitución general faculta al Congreso de la Unión para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 73. El Congreso tiene facultad: [...]

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial;

Revisado el corte constitucional a nivel federal, corresponde el análisis por lo que hace a nuestra entidad y es que el texto de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California es concordante con la federación estableciendo lo propio en el artículo 7, como se muestra de lo siguiente:

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.

Analizado lo anterior como ha sido, esta Comisión procede a pronunciarse en términos generales por la coincidencia con los proyectos legislativos puestos a consideración de este órgano deliberador, pues el fundamento legal para su procedencia jurídica se encuentra en lo previsto por los artículos 4, 39, 40, 41, 43 y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 7 de la Constitución del Estado Libre y Soberano de Baja California.



V. Consideraciones y fundamentos.

En primer término, esta Comisión debe precisar que, si bien es cierto los proyectos legislativos antes mencionados se dirigen a propósitos diferentes unos de otros, también resulta cierto que ambos modifican la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado, y concretamente los artículos 153 y 178.

En tal virtud, esta Comisión, en ejercicio pleno de las atribuciones que nos confiere nuestra Ley Interior, agrupa las iniciativas para resolverlas en el presente Dictamen, sin que ello represente impedimento alguno para el estudio particular de cada una de ellas. De esta manera se hace más eficiente los trabajos de esta Comisión.

Las iniciativas serán analizadas conforme al orden de su presentación, dedicando un considerando específico a cada una de ellas.

1. El Diputado Julio Cesar Vázquez Castillo, presenta iniciativa de reforma a los artículos 153, 178 y 214 de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California, con el propósito de clarificar la norma vigente, obligando a los concesionarios y/o permisionarios del servicio de transporte público de pasajeros, para que cuenten con póliza de seguro vigente que cubra como mínimo **“Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a terceros”**.

Las razones principales que detalló el inicialista en su exposición de motivos que desde su óptica justifican el cambio legislativo son los siguientes:

- El Estado de Baja California cuenta con un orden jurídico en materia de Movilidad Sustentable y Transporte, dentro del cual se establecen las bases y directrices generales para regular la movilidad, así como es transporte público y privado.
- De acuerdo con cifras de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana de los municipios, los accidentes de transporte publico incrementaron en Tijuana y Mexicali de forma considerable.
- Es indispensable clarificar la norma vigente, y establecer como obligación de los prestadores del servicio de transporte público (concesionarios y/o permisionarios) que la póliza de seguro que contraten cubra como mínimo la **“Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a terceros**, toda vez que en numerables ocasiones se presentan accidentes de tránsito en los que se ven



involucrados y no cuenta con póliza vigente o la misma no ampara una cobertura mínima que sea suficiente.

Propuesta legislativa que fue hecha en los siguientes términos:

ARTÍCULO 153.- (...)

I. a la XXI. (...)

XXII. Contratar y mantener siempre vigente para cada vehículo la póliza de seguro, **misma que deberá contener por lo menos Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero**, dicho seguro expedido por una empresa aseguradora o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditadas y certificadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos de la normatividad aplicable vigente;

XXIII. a la XXVIII. (...)

En caso de que no se haya contratado póliza de Seguro, o bien dicha póliza no se encuentre vigente o no otorgue cobertura, el concesionario estará obligado de forma subsidiaria de los conductores de los vehículos afectos al servicio de transporte, hasta por el monto de la póliza de seguro que debieron haber contratado según lo establecido por esta ley y su reglamento.

ARTÍCULO 178.- (...)

I. a la III. (...)

IV. Tener siempre vigente la póliza de seguro **misma que deberá contener por lo menos Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero expedida por dicho seguro deberá ser expedido por una empresa aseguradora o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditada y certificada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, conforme lo establece la ley y su reglamento;**

V. a la XVII. (...)

ARTÍCULO 214.- (...)

(...)



Las Empresas de Redes de Transporte tendrán prohibido ofrecer o contratar sus servicios a través de medios diversos a los previstos por esta Ley y su Reglamento. En cualquier caso, los conductores y/o las Empresas de Redes de Transporte deberán contar con una póliza de **seguro vigente, misma que deberá contener por lo menos Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero**, con una compañía de seguros autorizada para operar en México, respecto de todos los viajes que se realizan a través de la plataforma que promuevan o administren.

Las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito constituye un tópico relevante socialmente, esta Comisión coincide en ese sentido con el diagnóstico del inicialista del deber de buscar la máxima protección al usuario del servicio de transporte público, así como de cualquier ciudadano que transite por nuestro estado; refuerzan este argumento los propios resultados de la estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS), que el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) expidió en fecha 17 de noviembre 2022, en conmemoración del día mundial en recuerdo de las víctimas de accidentes de tránsito.

De la estadística anteriormente mencionada se establece que, en 2021, el total de víctimas muertas y heridas que se registraron en los accidentes de tránsito fue de 86 867 personas. De estas, 4 401 (5.1 %) perdieron la vida en el lugar del accidente y 82 466 (94.9 %) presentaron algún tipo de lesión.

Estos datos que condensa el INEGI, nos permiten la reflexión de que debemos trabajar para garantizar la seguridad vial de los ciudadanos de Baja California, ya que es mandato Constitucional adoptar medidas necesarias para garantizar el pleno ejercicio del derecho a la movilidad.

Somos conscientes de que los accidentes de tránsito han alcanzado cifras alarmantes, convirtiéndose en una de las causas de muerte más común, por tal motivo la propuesta del inicialista es de vital importancia y meramente necesaria para garantizar la máxima protección del derecho a la seguridad vial y a la movilidad.

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 que tienen todos los ciudadanos en condiciones de seguridad.

En este contexto, de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad contenidos en los artículos 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 la **movilidad** en condiciones de **seguridad vial**, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, por lo que es mandato Constitucional la adopción de las medidas necesarias para garantizar el pleno ejercicio del derecho a la movilidad.

Asimismo, la fracción XXIX-C del artículo 73 faculta al Congreso de la Unión para expedir la legislación pertinente en materia de movilidad y seguridad vial, que a la letra señala:

Artículo 73. ...

I. a XXIX-B. ...

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en



materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, **así como en materia de movilidad y seguridad vial;**

XXIX-D. a XXXI. ...

Como puede observarse, la movilidad ha quedado establecida como un derecho humano a la cual toda persona debe tener acceso, siguiendo los principios de accesibilidad universal, igualdad y no discriminación a través de los cuales se debe garantizar en la Ley, no solamente se cumpla con el propósito de trasladar geográficamente a una persona de un punto a otro de la entidad, sino que el servicio utilizado por el usuario cumpla con los estándares establecidos de calidad, dándole a cada individuo un servicio acorde a la dignidad humana.

En mérito de lo anterior en el mes de mayo de 2022, se expidió por parte del Congreso de la Unión la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual establece las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad, en condiciones de **seguridad vial**, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La Ley General en la materia establece en su artículo 3 de la Ley General, un glosario, para efectos de esta misma, del cual se desprende la definición de **seguridad vial** en la fracción XLVI y la de **siniestros de tránsito** en la fracción LIII, del citado artículo, mismas que se transcriben a la letra:

Artículo 3. Glosario. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

(...)

XLVI. **Seguridad vial:** Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

LIII. **Siniestro de tránsito:** Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

(...)



Así mismo, esta Ley contempla diversos principios de movilidad y seguridad vial, los cuales deben ser consideradas por este H. Congreso local, entre los cuales se encuentra el principio de seguridad y el principio de Seguridad vehicular, establecidos en las fracciones XV y XVI del artículo 4, los cuales establecen lo siguiente:

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:

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

Además, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 5 de la Ley General, las medidas que deriven de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los criterios enlistados en el citado numeral.

Por otro lado, el artículo 11 de la multicitada Ley General, dispone que las autoridades en el marco de su competencia deberán de observar diversas directrices para cumplir a cabalidad con el derecho a la seguridad vial, dentro de los cuales se destacan el de vehículos seguros, personas usuarias seguras y atención medica prehospitalaria, los cuales tienen por objeto proteger a las personas usuarias de los vehículos de motor o no motorizado en casos de que ocurra una colisión.

Artículo 11. ...

Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:



III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.

IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;

V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y

VI. (...)

Asimismo, el numeral 23 de la multicitada ley establece los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares, dentro de los cuales se destacan el derecho de recibir atención médica y psicológica de manera integral, y el derecho de la reparación integral del daño.

Artículo 23. Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;

V. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y

De los ordenamientos citados se desprende que el objeto de la iniciativa propuesta por el inicialista es armónica y acorde a lo dispuesto por la Ley General, ya que la finalidad es velar por la seguridad vial de los usuarios del servicio de transporte público, así como de cualquier persona que se vea involucrada en un siniestro de tránsito, en el que intervengan los prestadores del servicio de transporte público.



En este mismo orden de ideas a nivel estatal, la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, y del cual es materia de análisis, es el orden normativo encargado 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.

En la presente ley se encuentra un glosario, específicamente en el numeral 2, en el cual se destacan las fracciones LXIV y LXV, las cuales tienen por objeto definir en que consiste la responsabilidad civil del pasajero y la responsabilidad civil de daños de tercero, cláusulas de un contrato de seguro que protegen a usuarios del servicio de transporte público, así como a terceros hasta un monto determinado por lesiones, muerte o daños ocasionados en cumplimiento con lo establecido por el artículo 23 de la Ley General.

ARTÍCULO 2.- Para efectos de la presente Ley se entenderá por:

LXIV. Responsabilidad civil del pasajero: Cláusula o cobertura amparada en un contrato de seguro mediante la cual el concesionario, permisionario o autorizado se encuentra asegurado mediante póliza de seguro por la cual se obliga a indemnizar hasta por un monto determinado a los pasajeros, por las lesiones, muerte o daños ocasionados al momento de un siniestro o accidente y con motivo de los servicios de transporte prestados;

LXV. Responsabilidad civil de daños a tercero: Cláusula o cobertura contenida en un contrato de seguro mediante la cual la empresa o institución aseguradora se obliga en nombre del asegurado y hasta por un monto determinado a responder por el pago de la responsabilidad civil en que incurra, con el consentimiento expreso o tácito del concesionario o permisionario, quien use el vehículo y que a consecuencia de dicho uso cause daños a terceros en sus bienes, lesiones corporales o la muerte;

Ahora bien, el artículo 8 de la multicitada ley local, se determina los derechos de las personas que utilicen el transporte público, en donde se contempla el derecho de otorgar un seguro al pasajero, así como el de indemnizar a este en caso de algún siniestro durante la prestación del servicio de transporte público.

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



VII. Recibir **boleto con seguro de pasajero** el cual podrá ser de manera física o electrónica en servicios conexos de pago o prepago;

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; Además, en este mismo orden de ideas el artículo 60 de la ley en mención, establece la obligación de que cualquier vehículo que circule en la entidad debe contar con póliza de seguro vigente garantizando el pago de daños y perjuicios contra terceros.

ARTÍCULO 60.- Cualquier vehículo registrado en el Estado, otra entidad federativa o en el extranjero, deberán circular en esta Entidad, con la constancia o póliza de seguro vigente con cobertura nacional que garantice el pago de daños y perjuicios contra terceros, en los términos de la presente Ley, su Reglamento y disposiciones aplicables.

Asimismo lo numerales que el inicialista propone modificar contemplan en la actualidad que se tenga siempre vigente la póliza de responsabilidad civil o constancia expedida por una o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditada y certificada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, que garantice daños materiales que se causen a terceros, la indemnización por muerte o lesiones; así como la reparación de daños a usuarios en su persona y patrimonio, conforme lo establece la ley y su reglamento; sin embargo como bien dispone el inicialista en su exposición de motivos, se estima necesario que dentro de la redacción de los supuestos normativos antes descritos, se utilice el vocablo responsabilidad civil del pasajero y responsabilidad civil de daños a tercero, pues su connotación está debidamente clara y prevista en la ley.

De lo anterior, encontramos que la propuesta del inicialista es acorde y viene a clarificar la norma vigente, ya que al adicionar los conceptos mencionados otorga certeza jurídica a los usuarios del servicio de transporte público, así como a todos los ciudadanos, puesto que como ya se mencionó, la Ley objeto de reforma actualmente contempla como derecho de los usuarios del transporte público el otorgarles una póliza de seguro, sin embargo, no establecía la cobertura mínima que ampara dicho seguro.

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 en nuestra entidad federativa.



No obstante, la procedencia jurídica decretada en el considerando anterior, esta Comisión advierte la necesidad de realizar algunas precisiones jurídicas al texto originalmente propuesto por el inicialista.

Tal como quedó debidamente asentado en el presente Dictamen, la pretensión legislativa se centra “clarificar la norma vigente, para hacer uso de los vocablos previstos en el artículo 2 de la misma norma, donde se contempla un listado de las expresiones y su connotación a efectos de ser utilizados de forma armónica dentro del cuerpo normativo, y mantener así, mayor certeza y claridad de la Ley.”; lo que en esencia esta Dictaminadora comparte plenamente por las razones y argumentos antes expresados. Sin embargo, es importante advertir que la propuesta contenida en el último párrafo del artículo 153 de la Ley en análisis, el cual propone: *En caso de que no se haya contratado póliza de Seguro, o bien dicha póliza no se encuentre vigente o no otorgue cobertura, el concesionario estará obligado de forma subsidiaria de los conductores de los vehículos afectos al servicio de transporte, hasta por el monto de la póliza de seguro que debieron haber contratado según lo establecido por esta ley y reglamento;* se contrapone con el artículo 60 de la Ley, toda vez que cualquier vehículo para circular en la Entidad, deberá contar con constancia o póliza de seguro **vigente**, por lo que la propuesta.

ARTÍCULO 60.- Cualquier vehículo registrado en el Estado, otra entidad federativa o en el extranjero, deberán circular en esta Entidad, con la constancia o póliza de seguro **vigente** con cobertura nacional que garantice el pago de daños y perjuicios contra terceros, en los términos de la presente Ley, su Reglamento y disposiciones aplicables.

Aunado a lo anterior, la propia fracción XXII del artículo 153 de la ley mencionada, establece la obligación de los concesionarios, de mantener siempre **vigente la póliza de seguro**, así como que **el monto sea suficiente para cubrir cualquier siniestro**.

ARTÍCULO 153.- Son obligaciones de los concesionarios:

I a la XXI. (...)

XXII. Contratar y **mantener siempre vigente** para cada vehículo la póliza de seguro para proteger a los pasajeros en su integridad física y contra daños a terceros, **cuyo monto sea suficiente para cubrir cualquier siniestro que afecte a los usuarios**, que garantice la atención



médica y hospitalaria de todos los pasajeros, dicho seguro expedido por una empresa aseguradora o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditadas y certificadas

Es por lo anterior, que en la siguiente tabla comparativa puede apreciarse de forma objetiva, la propuesta de modificación propuesta por esta Comisión:

LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

TEXTO INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN
<p>ARTÍCULO 153.- (...) I. a la XXI. (...)</p> <p>XXII. Contratar y mantener siempre vigente para cada vehículo la póliza de seguro, misma que deberá contener por lo menos Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero, dicho seguro expedido por una empresa aseguradora o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditadas y certificadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos de la normatividad aplicable vigente;</p> <p>XXIII. a la XXVIII. (...)</p> <p>En caso de que no se haya contratado póliza de Seguro, o bien dicha póliza no se encuentre vigente o no otorgue cobertura, el concesionario estará obligado de forma subsidiaria de los conductores de los vehículos afectos al servicio de transporte,</p>	<p>ARTÍCULO 153.- (...) I. a la XXI. (...)</p> <p>XXII. Contratar y mantener siempre vigente para cada vehículo la póliza de seguro, misma que deberá contener por lo menos <u>de Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero, para proteger a los pasajeros en su integridad física y contra daños a terceros, cuyo monto sea suficiente para cubrir cualquier siniestro que afecte a los usuarios, que garantice la atención médica y hospitalaria de todos los pasajeros,</u> dicho seguro expedido por una empresa aseguradora o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditadas y certificadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos de la normatividad aplicable vigente;</p> <p>XXIII. a la XXVIII. (...)</p>



hasta por el monto de la póliza de seguro que debieron haber contratado según lo establecido por esta ley y reglamento.	
ARTÍCULO 178.- (...) I. a la III. (...) IV. Tener siempre vigente la póliza de seguro misma que deberá contener por lo menos Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero expedida por dicho seguro deberá ser expedido por una empresa aseguradora o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditada y certificada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, conforme lo establece la ley y su reglamento; V. a la XVII. (...)	ARTÍCULO 178.- (...) I. a la III. (...) IV. Tener siempre vigente la póliza de seguro misma que deberá contener por lo menos de Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero <u>o constancia expedida por una o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditada y certificada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, que garanticen daños materiales que se causen a terceros, la indemnización por muerte o lesiones, así como la reparación de daños a usuarios en su persona y patrimonio,</u> conforme lo establece la ley y su reglamento; V. a la XVII. (...)

2. La Diputada Araceli Geraldo Núñez, presenta iniciativa de reforma a los artículos 153 y 178 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado y a los artículos 180 ter y 181 al Código Penal para el Estado con el propósito de inhibir el delito de acoso sexual en transporte público.

De conformidad con la exposición de motivos, la *ratio legis* que impulsó a la autora para presentar la iniciativa, fue esencialmente lo siguiente:

- Promover que las mujeres vivan libres de violencia.
- Desarrollo laboral de las mujeres en el contexto de una movilidad, transporte y seguridad vial.
- Garantizar a las mujeres traslados seguros en transporte público.
- Evitar situaciones de riesgo e incomodidad para las mujeres usuarias de transporte público.
- La necesidad de llevar a la sanción penal conductas de acoso sexual contra mujeres usuarias de medios de transporte público para inhibir su no comisión.



- La necesidad de que intervenga el Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California en programas que inhiban el acoso sexual en los medios de transporte público.

Propuesta que fue presentada en los términos siguientes:

LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

ARTÍCULO 153.- Son obligaciones de los concesionarios:

I.a la IV.....

V.- Presentar al Instituto el padrón de operadores con sus actualizaciones correspondientes cada **treinta días y que deberá de señalar la unidad a la que estarán asignados, nombre, domicilio, numero de licencia que lo autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación;**

Además tendrán que acreditar que las personas conductoras y choferes cuenten con los cursos de capacitación que imparta el Instituto, así como los que al efecto establezca la presente ley en materia de perspectiva de género y derechos humanos.

VI. a la XXVII.....

XXVIII.- A contar con un 40 % de asientos y espacios exclusivos para mujeres por unidad de transporte de pasajeros, señalados de color rosa con la finalidad de prevenir y combatir el acoso sexual.

XXIX. Las demás que establezca la presente Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 178.- Son obligaciones de los permisionarios del servicio público de transporte:

Prestar el servicio exclusivamente en los vehículos autorizados por el Instituto de Movilidad Sustentable y **presentar al Instituto el padrón de operadores con sus actualizaciones correspondientes cada treinta días y que deberá de señalar la unidad a la que estarán asignados, nombre, domicilio, numero de licencia que lo autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación;**



Además tendrán que acreditar que las personas conductoras y choferes cuenten con los cursos de capacitación que imparta el Instituto, así como los que al efecto establezca la presente ley en materia de perspectiva de género y derechos humanos.

II. a la XVII.....

CODIGO PENAL PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

ARTÍCULO 180 TER.- Agravación de la punibilidad.- Las penas previstas en los artículos 180 y 180 Bis, se aumentarán hasta en una mitad, cuando en el abuso sexual concorra alguna de las circunstancias siguientes:

I.- Cuando fuere cometido por persona que tenga relación de parentesco por consanguinidad, afinidad o civil, con el ofendido. Además de la pena de prisión, el culpable perderá la patria potestad o la tutela, en los casos en que le ejerciere sobre la víctima, así como los derechos sucesorios con respecto del ofendido,

II.- Cuando fuere cometido por persona que tenga al ofendido, bajo su custodia, guarda o educación o aproveche la confianza en el depositada,

III.- Cuando fuere cometido por quien desempeñe un cargo o empleo público o ejerza su profesión, utilizando los medios o circunstancia que ellos le proporcionen. Además de la pena de prisión el sentenciado será destituido del cargo o empleo o suspendido por el término igual al de la pena de prisión.

IV.- Cuando el delito fuere cometido dentro las instalaciones de alguna asociación religiosa u organismo de la sociedad civil, cuyo objeto social consista en prestar auxilio, refugio o tratamiento psicológico o físico a otras personas, o hubiese sido cometido por ministros de culto religioso.

V.- Cuando el delito se cometa durante la prestación de las diversas modalidades del servicio Público de transporte previstos en la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de baja California.

ARTÍCULO 181.- Persecución oficiosa.- El delito de abuso sexual previsto en el artículo ciento ochenta Bis, **y ciento ochenta Ter fracción V**, se perseguirá de oficio; fuera de este supuesto, se perseguirá por querrela de la parte ofendida o de sus representantes legítimos.

TRANSITORIOS



UNICO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Esta Comisión valora el diagnóstico y lo estima adecuado, toda vez que en efecto, el acoso sexual en transporte público es una manifestación de violencia contra las mujeres y niñas que puede ser normalizada y que conlleva a un estado de indefensión y de riesgo para la víctima, lo que atenta contra su dignidad humana.

La propuesta normativa fortalece la inhibición de esta conducta ilícita, por lo cual, promueve que las mujeres vivan libres de violencia y les garantiza traslados seguros en transporte público que pueda evitar situaciones de riesgo e incomodidad, propósito que es concordante con en el artículo 4 de la constitución general porque potencializa el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En este sentido, la reforma presenta una procedencia genérica que encuentra observaciones específicas al tenor de las siguientes consideraciones, mismas que para ser abordadas se dividen metodológicamente en 5 apartados, **i) Forma y términos de presentar el padrón de operadores; ii) Cursos para conductores y choferes; iii) 40% de asientos y espacios exclusivos para mujeres; iv) Agravar el delito de abuso sexual cuando se cometa durante la prestación del servicio público de transporte y v) La persecución oficiosa de esta conducta agravada de acoso sexual por cometerse durante la prestación del servicio público de transporte.**

i) Forma y términos de presentar el padrón de operadores.- Esta pretensión está contenida en la reforma a los artículos 153 y 178 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado.

Al respecto, actualmente los **concesionarios** del servicio público de transporte tienen la obligación de informar al Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California del **padrón de sus operadores**, de conformidad con el artículo 153, fracción V de la **LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO.**

La reforma busca que la entrega sea cada treinta días y señale la unidad a la que estarán asignados, nombre, domicilio, número de licencia que lo autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación.



Es decir, la iniciativa detalla con precisión la periodicidad y contenido de la información vinculada a quienes conducen los vehículos de transporte, lo cual no es congruente con el artículo 70, fracción VIII de la **LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO**, toda vez que el padrón de operadores, que forma parte del Sistema de Información para la Movilidad se define conforme lo dispuesto en el Reglamento de la presente Ley, por lo cual, la pretensión legislativa es improcedente porque determinar tales datos es atribución del poder ejecutivo del Estado, con fundamento en el artículo 49, fracción XVI de la constitución local.

Este mismo comentario es aplicable a la reforma del artículo 178, tratándose de la obligación que se impone a los permisionarios.

No obstante, si es viable modificar el precepto 178 para que los permisionarios presenten al Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California los datos de sus operadores, considerando que actualmente no está previsto pero ellos también tienen a su cargo conductores de transporte público o privado que requieren ser identificados por la autoridad.

ii) Cursos para conductores y choferes.- Esta pretensión está contenida en la reforma a los artículos 153 y 178 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado.

La iniciativa pretende que los concesionarios y permisionarios acrediten que las personas conductoras y choferes cuenten con los cursos de capacitación que imparta el Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California, así como los que al efecto establezca la presente ley en materia de perspectiva de género y derechos humanos.

Esta finalidad legislativa es viable porque encuentra sustento en términos de los artículos 31, fracción VIII, 32, fracción II, 65 y 68, fracción IX de la **LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, porque justamente las autoridades deben promover la capacitación en materia de perspectiva de género y derechos humanos de los concesionarios y permisionarios en su calidad de personas que operan los servicios de transporte público, deben acreditar.

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:

VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;

Artículo 32. Movilidad con perspectiva de género.

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los tres órdenes de gobierno, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la **capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.**

Artículo 65. De la formación.

La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico



y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

Artículo 68. De los municipios.

Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:

IX. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad;

iii) **40% de asientos y espacios exclusivos para mujeres.**- Es viable la pretensión porque encuentra sustento en los artículos 3, fracciones XLVIII y LXX, 21, 22, 31, fracción XIV, 32, y 64, fracción IV de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, considerando que el sistema de movilidad debe garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición de género, por ejemplo.

Por tanto, el sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.

Al respecto, los tres órdenes de gobierno deben garantizar el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía.

En ese sentido, un criterio que rige las acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial es el respeto irrestricto de las personas operadoras de los sistemas de movilidad y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías.

Por tanto, prever un porcentaje de asientos y espacios exclusivos para mujeres en las unidades de transporte público es una **acción afirmativa** útil y necesaria para prevenir y erradicar las violencias de género que fortalece la movilidad con perspectiva de género y es acorde a las bases normativas contenidas en la ley general de la materia.



Para ilustrar lo anterior, sirva la reproducción de los preceptos señalados:

Artículo 3.- [...]

XLVIII. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

LXX. Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

Artículo 21. De la inclusión e igualdad.

El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 22. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.

[...]

Artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.

(...)

(...)



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:

XIV. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;

Artículo 32. Movilidad con perspectiva de género.

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los tres órdenes de gobierno, **acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género.** Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.

III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y **demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género,** así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto Nacional de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

Artículo 64. De la educación.

La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la



vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.

Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;

Ahora bien, aun cuando es procedente destinar asientos y espacios exclusivos para mujeres por unidad de transporte de pasajeros, señalados en color rosa, no es dable definir un porcentaje, toda vez que no existe justificación para ello, ya que no deviene de un mandato legal, siendo una medida discrecional y subjetiva que en todo caso debe ser determinada en razón de la función que tiene encomendada en términos del artículo 26 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado, es decir, competencia para planificar, regular, controlar, administrar y gestionar la movilidad y el transporte público de personas y bienes en todas sus modalidades, garantizando las condiciones y derechos para el desplazamiento de las personas de manera segura, igualitaria, sustentable, eficiente.

ARTÍCULO 26.- El Instituto, es un organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, el cual tiene por objeto planificar, regular, controlar, administrar y gestionar la movilidad y el transporte público de personas y bienes en todas sus modalidades, garantizando las condiciones y derechos para el desplazamiento de las personas de manera segura, igualitaria, sustentable, eficiente, así como el combate a la contaminación.

Por otro lado, se advierte que la reforma omite indebidamente sujetar a la obligación de asientos y espacios exclusivos para mujeres a los permisionarios, situación que no es acorde a las bases normativas contenidas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, ya que se trata de operadores del servicio de transporte público, por lo cual, también deben cumplir con los términos fijados en su permiso, incluidos los que devienen de la movilidad con perspectiva de género.

iv) Agravar el delito de abuso sexual cuando se cometa durante la prestación del servicio público de transporte.- El delito de acoso sexual se actualiza cuando una



persona, sin consentimiento de otra, ejecuta en ella o lo haga ejecutar un acto sexual, sin el propósito de llegar a la cópula.

Esta conducta ilícita puede tener una penalidad agravada si el sujeto activo hiciere uso de la violencia física o moral, o bien, si se actualiza alguna de las circunstancias que refiere el artículo 180 ter, las cuales pueden referirse a alguna condición en el sujeto activo, o bien, como señala la fracción IV de ese precepto, atendiendo al lugar donde fue cometido el delito.

Considerando que la reforma propone agravar el delito de abuso sexual **en función del lugar donde fue cometido**, en este caso que propone la diputada, por tratarse de una unidad de transporte público, para efectos del presente dictamen se descarta cotejar con las hipótesis que refieren a una agravación en relación a las *calidades del sujeto activo* y nos centraremos únicamente en la que refiere a cuando se comete en instalaciones religiosas u organismo de la sociedad civil cuyo objeto consista en prestar auxilio, ello para determinar si la propuesta es viable o no.

Del artículo 180 ter fracción IV se colige que la pena en el delito de acoso sexual se agrava cuando el delito fuere cometido dentro las instalaciones de alguna asociación religiosa u organismo de la sociedad civil, cuyo objeto social consista en prestar auxilio, refugio o tratamiento psicológico o físico a otras personas.

En esta hipótesis la gravedad de la conducta ilícita reside en determinados factores que acentúan la vulnerabilidad del sujeto pasivo, tal como su comisión es de **realización oculta**, es decir, furtiva o disfrazada; así como que exista una dependencia económica o subordinación entre la víctima y el agresor.

Ahora bien, tales elementos no acontecen en la especie, ya que al tratarse de llevar a cabo el abuso sexual dentro de una unidad de transporte público, no se actualizan los mismos, ya que no existe furtividad, sino que es un espacio concurrido y público; ni tampoco una relación de subordinación o dependencia entre las personas involucradas en el abuso sexual, de ahí la improcedencia de la reforma.

Luego entonces, la penalidad del delito básico de 8 a 13 años de prisión, aumentada hasta en una mitad, es decir, de 12 a 20 años de prisión, es una acción legislativa desproporcionada que transgrede el artículo 22 de la constitucional general relativo a "Toda pena deberá ser proporcional al delito que sancione y al bien jurídico afectado", al prever una pena mayor incluso al rango de la correspondiente al delito de violación, que el Código prevé en diez de prisión como mínimo y hasta veinte años de prisión como máximo,



siendo en este segundo delito un grado de afectación mayor en la víctima que en relación al primer ilícito penal.

v) La persecución oficiosa de esta conducta agravada de acoso sexual por cometerse durante la prestación del servicio público de transporte.- Además de los argumentos señalados en el punto anterior, que hacen improcedente esta medida legislativa en consecuencia de que la modificación que le antecede es improcedente, es oportuno mencionar que el Código Penal para el Estado señala únicamente el abuso sexual de oficio cuando se comete contra persona menor de catorce años, o que no tenga capacidad de comprender el significado del hecho, o que por cualquier causa no tenga la capacidad de resistirlo.

En esa hipótesis existe amplia justificación porque existen factores de vulnerabilidad que la norma pretende proteger, a saber, el rango de edad y el grado de comprensión de los sujetos pasivos, así como en razón del principio de **interés superior de la niñez** y la protección de derechos tales como la libertad y el normal desarrollo psicosexual de estas personas, consideraciones que tampoco acontecen en la hipótesis propuesta, razón por la cual no se sustenta la persecución de oficio.

Concatenando todo lo anterior, esta Dictaminadora advierte la necesidad de hacer modificaciones al resolutivo propuesto, a razón de técnica legislativa y con el propósito de hacer más armónica su inserción al marco positivo local, en tal virtud, esta Comisión con plenitud de jurisdicción y actuando dentro del marco facultativo que nos confiere nuestra Ley Interior, procede a realizar los cambios, apoyados también por el siguiente criterio de jurisprudencia, emitido por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación:

PROCESO LEGISLATIVO. LAS CÁMARAS QUE INTEGRAN EL CONGRESO DE LA UNIÓN TIENEN LA FACULTAD PLENA DE APROBAR, RECHAZAR, MODIFICAR O ADICIONAR EL PROYECTO DE LEY O DECRETO, INDEPENDIENTEMENTE DEL SENTIDO EN EL QUE SE HUBIERE PRESENTADO ORIGINALMENTE LA INICIATIVA CORRESPONDIENTE.

La iniciativa de ley o decreto, como causa que pone en marcha el mecanismo de creación de la norma general para satisfacer las necesidades que requieran regulación, fija el debate parlamentario en la propuesta contenida en la misma, sin que ello impida abordar otros temas que, en razón de su íntima vinculación con el proyecto, deban regularse para ajustarlos a la nueva normatividad. Así, por virtud de la potestad legislativa de los asambleístas para modificar y adicionar el proyecto



de ley o decreto contenido en la iniciativa, pueden modificar la propuesta dándole un enfoque diverso al tema parlamentario de que se trate, ya que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos no prohíbe al Congreso de la Unión cambiar las razones o motivos que lo originaron, sino antes bien, lo permite. En ese sentido, las facultades previstas en los artículos 71 y 72 de la Constitución General de la República, específicamente la de presentar iniciativas de ley, no implica que por cada modificación legislativa que se busque establecer deba existir un proyecto de ley, lo cual permite a los órganos participantes en el proceso legislativo modificar una propuesta determinada. Por tanto, las Cámaras que integran el Congreso de la Unión tienen la facultad plena para realizar los actos que caracterizan su función principal, esto es, aprobar, rechazar, modificar o adicionar el proyecto de ley, independientemente del sentido en el que hubiese sido propuesta la iniciativa correspondiente, ya que basta que ésta se presente en términos de dicho artículo 71 para que se abra la discusión sobre la posibilidad de modificar, reformar o adicionar determinados textos legales, lo cual no vincula al Congreso de la Unión para limitar su debate a la materia como originalmente fue propuesta, o específica y únicamente para determinadas disposiciones que incluía, y poder realizar nuevas modificaciones al proyecto.

Tesis: 1a./J. 32/2011	Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta	Novena Época	Registro digital: 162318
Primera Sala	Tomo XXXIII, Abril de 2011	Pag. 228	Jurisprudencia (Constitucional)

Luego entonces, el texto normativo que resulta es el siguiente:

LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

Artículo 153.- (...)

I a IV.- (...)

V.- (...)

Además tendrán que acreditar que las personas conductoras y choferes cuenten con los cursos de capacitación que imparta el Instituto, así como los que al efecto establezca la presente ley en materia de perspectiva de género y derechos humanos.

VI a XXVII.- (...)



XXVIII.- A contar con un 40 % de asientos y espacios exclusivos para mujeres por unidad de transporte de pasajeros, señalados de color rosa con la finalidad de prevenir y combatir el acoso sexual.

XXIX. Las demás que establezca la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 178.- (...)

I.- Prestar el servicio exclusivamente en los vehículos autorizados por el Instituto de Movilidad Sustentable y presentar al Instituto el padrón de operadores;

II. Acreditar que las personas conductoras y choferes cuenten con los cursos de capacitación que imparta el Instituto, así como los que al efecto establezca la presente ley en materia de perspectiva de género y derechos humanos;

III. Contar con un 40 % de asientos y espacios exclusivos para mujeres por unidad de transporte de pasajeros, señalados de color rosa, con la finalidad de prevenir y combatir el acoso sexual;

IV. Inscribirse en el padrón vehicular del Instituto de Movilidad Sustentable, conforme a lo dispuesto en este ordenamiento;

V. Prestar el servicio a cualquier persona que lo requiera, con excepción de los supuestos señalados en la presente ley y su reglamento;

VI. Tener siempre vigente la póliza de responsabilidad civil o constancia expedida por una o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditada y certificada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, que garantice daños materiales que se causen a terceros, la indemnización por muerte o lesiones; así como la reparación de daños a usuarios en su persona y patrimonio, conforme lo establece la ley y su reglamento;

VII. Conservar los vehículos, equipos e instalaciones en óptimas condiciones para dar un servicio eficiente y apropiado, evitar adornos y aditamentos que distraigan, dificulten o impidan la visibilidad del conductor y los usuarios; así como leyendas o calcomanías, salvo las autorizadas por el Instituto de Movilidad Sustentable y en su caso, incorporar las modificaciones que sobre aspectos técnicos y de seguridad se establezcan en los manuales autorizados;



VIII. Tratar con amabilidad y respeto a los usuarios, dando un trato preferencial en el servicio, a las personas con capacidad diferentes, de la tercera edad y mujeres en estado de embarazo o con menores en brazos;

IX. Presentar los vehículos a la revisión mecánica, dentro del periodo establecido en la presente ley y su reglamento;

X. No destinar los vehículos a otros fines de lucro, distintos a la modalidad autorizada en el permiso;

XI. Contar con el equipamiento auxiliar de transporte que garantice la adecuada prestación del servicio;

XII. Observar las disposiciones contenidas en los demás ordenamientos jurídicos y administrativos aplicables que tengan injerencia en el servicio público de transporte;

XIII. Portar el uniforme obligatorio, durante la prestación del servicio;

XIV. Mostrar en lugar visible del interior de los vehículos en los que se preste el servicio, el tarjetón vigente, el número económico, teléfonos de quejas, las tarifas autorizadas; y en los casos de radio taxis y taxis de sitio que se encuentren prestando el servicio, deberá de encontrarse en todo momento activo el taxímetro;

XV. Recibir la capacitación por la institución educativa que el Instituto valide, para la prestación del servicio de transporte público;

XVI. Aceptar la intervención del Instituto en la administración del servicio en todos aquellos casos que existan amenazas de suspensión del propio servicio;

XVII. No permitir la conducción de vehículos del servicio público de transporte a los operadores que no cuenten o no porten la licencia de la clasificación correspondiente, así como con el tarjetón, ambos vigentes;

XVIII. El vehículo autorizado deberá contar con GPS registrado en el padrón del Instituto, funcionando en todo momento y transmitiendo los datos requeridos por el reglamento de esta Ley; y,

XIX. Las demás que establezca la presente ley y su reglamento.



3. Esta Dictaminadora hace constar que el pasado **19 de octubre del año en curso** fue aprobado de forma unánime con 22 votos a favor por el Pleno de esta Soberanía, **Dictamen 22 de la Comisión de Igualdad de Género y Juventudes** a través del cual se reforma el artículo 184 bis del Código Penal para el Estado con el propósito de prever justamente el **delito de acoso sexual cometido en un medio de transporte público**, motivo por lo cual se encuentra superada dicha finalidad contenida en la iniciativa señalada en el antecedente legislativo 2 para efectos del presente dictamen.

RESOLUTIVO

ÚNICO. Se aprueba la reforma del artículo 184-BIS del Código Penal para el Estado de Baja California, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 184-BIS.- Tipo y punibilidad.- Comete el delito de Acoso Sexual, el que con fines lascivos asedie a persona de cualquier sexo, se le impondrá una penalidad de seis meses a un año de prisión y multa de cincuenta a cien Unidades de Medida y Actualización.

Solamente será punible el Acoso Sexual, cuando se cause un daño o perjuicio.

Solo se procederá contra la persona acosadora, a petición de la parte ofendida, salvo que se trate de una persona menor de dieciocho años de edad, o aquella que no tiene la capacidad de comprender el hecho o no tenga la capacidad para resistirlo, en cuyo caso, se perseguirá de oficio.

Si el delito de acoso sexual se comete en instalaciones o vehículos destinados al transporte público o de pasajeros al momento en el que se está prestando el servicio, las penas se incrementarán hasta en una mitad de las señaladas en el primer párrafo de este artículo.

Asimismo, en caso de que la persona acosadora sea la operadora o conductora del vehículo, se le suspenderá la licencia para conducir o licencia especial de conductor y no tendrá derecho a solicitar ni obtener concesión o permiso alguno para la prestación de servicio público de transporte de pasajeros hasta por el mismo plazo de la pena privativa de la libertad impuesta, la cual deberá iniciar al momento en el que la persona sentenciada haya cumplido con la pena privativa de la libertad o esta se hubiera tenido por cumplida.

TRANSITORIOS

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

Dado en sesión de trabajo a los 05 días del mes de octubre de 2023.
"2023, año de la Concienciación sobre las personas con trastorno del espectro autista"

22

4. Mediante escrito de fecha 27 de noviembre de 2023, signado por el Dip. Ramón Vázquez Valadez, en su calidad de Presidente de la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Conurbación e Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, convocó a sesión de trabajo para el día viernes 08 de diciembre de 2023.

Abiertos los trabajos, y dado la conexidad de los temas se aprobó por parte de las y los integrantes de la Comisión, que los temas del presente proyecto se analizarán en conjunto.



5. El presente Dictamen cubre el principio de exhaustividad del estudio, en virtud de que fueron analizados todas y cada una de las consideraciones y motivaciones hechas por el y la inicialista.

Por todo lo anteriormente expuesto, fundado y motivado, tomando en cuenta los argumentos anteriormente vertidos, el texto propuesto resulta acorde a derecho, no se contrapone con ninguna disposición de orden federal o local, 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 las mismas jurídicamente PROCEDENTES, en los términos precisados en el cuerpo del presente Dictamen.

VI. Propuestas de modificación.

Se advierte necesario realizar modificaciones en razón de técnica legislativa.

VII. Régimen Transitorio.

Esta Comisión considera adecuado el régimen transitorio.

VIII. Impacto Regulatorio.

No es necesario armonizar otros ordenamientos legislativos.

IX. Resolutivo.

Por lo antes, fundado y motivado las y los integrantes de esta Comisión de Desarrollo Metropolitano, Conurbación, Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, sometemos a consideración de esta Asamblea los siguientes puntos:

RESOLUTIVO

Único. Se aprueban las reformas a los artículos 153, 178 y 214 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, para quedar como sigue:

Artículo 153.- (...)



I a IV.- (...)

V. (...)

Además tendrán que acreditar que las personas conductoras y choferes cuenten con los cursos de capacitación que imparta el Instituto, así como los que al efecto establezca la presente ley en materia de perspectiva de género y derechos humanos.

VI a XXI. (...)

XXII. Contratar y mantener siempre vigente para cada vehículo la póliza de seguro, misma que deberá contener por lo menos **de Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero, para proteger a las y los pasajeros en su integridad física y contra daños a terceros**, cuyo monto sea suficiente para cubrir cualquier siniestro que afecte a las personas usuarias, que garantice la atención médica y hospitalaria de todas las y los pasajeros, dicho seguro expedido por una empresa aseguradora o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditadas y certificadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, en los términos de la normatividad aplicable vigente;

XXIII a la XXVI.- (...)

XXVII.- Pagar las contribuciones que correspondan por los derechos derivados de su concesión;

XXVIII.- A contar con asientos y espacios exclusivos para mujeres por unidad de transporte de pasajeros, señalados de color rosa con la finalidad de prevenir y combatir el acoso sexual; y,

XXIX. Las demás que establezca la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 178.- (...)

I.- Prestar el servicio exclusivamente en los vehículos autorizados por el Instituto de Movilidad Sustentable **y presentar al Instituto el padrón de operadores;**

II. **Acreditar que las personas conductoras y choferes cuenten con los cursos de capacitación que imparta el Instituto, así como los que al efecto establezca la presente ley en materia de perspectiva de género y derechos humanos;**



III. Contar con asientos y espacios exclusivos para mujeres por unidad de transporte de pasajeros, señalados de color rosa, con la finalidad de prevenir y combatir el acoso sexual;

IV. Inscribirse en el padrón vehicular del Instituto de Movilidad Sustentable, conforme a lo dispuesto en este ordenamiento;

V. Prestar el servicio a cualquier persona que lo requiera, con excepción de los supuestos señalados en la presente ley y su reglamento;

VI. Tener siempre vigente la póliza de seguro misma que **deberá contener por lo menos de Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero** o constancia expedida por una o de una Sociedad Mutualista debidamente acreditada y certificada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, que garanticen daños materiales que se causen a terceros, la indemnización por muerte o lesiones, así como la reparación de daños a personas usuarias en su persona y patrimonio, conforme lo establece la ley y su reglamento;

VII. Conservar los vehículos, equipos e instalaciones en óptimas condiciones para dar un servicio eficiente y apropiado, evitar adornos y aditamentos que distraigan, dificulten o impidan la visibilidad del conductor y los usuarios; así como leyendas o calcomanías, salvo las autorizadas por el Instituto de Movilidad Sustentable y en su caso, incorporar las modificaciones que sobre aspectos técnicos y de seguridad se establezcan en los manuales autorizados;

VIII. Tratar con amabilidad y respeto a los usuarios, dando un trato preferencial en el servicio, a las personas con capacidad diferentes, de la tercera edad y mujeres en estado de embarazo o con menores en brazos;

IX. Presentar los vehículos a la revisión mecánica, dentro del periodo establecido en la presente ley y su reglamento;

X. No destinar los vehículos a otros fines de lucro, distintos a la modalidad autorizada en el permiso;

XI. Contar con el equipamiento auxiliar de transporte que garantice la adecuada prestación del servicio;

XII. Observar las disposiciones contenidas en los demás ordenamientos jurídicos y administrativos aplicables que tengan injerencia en el servicio público de transporte;

XIII. Portar el uniforme obligatorio, durante la prestación del servicio;

XIV. Mostrar en lugar visible del interior de los vehículos en los que se preste el servicio, el tarjetón vigente, el número económico, teléfonos de quejas, las tarifas



autorizadas; y en los casos de radio taxis y taxis de sitio que se encuentren prestando el servicio, deberá de encontrarse en todo momento activo el taxímetro;

XV. Recibir la capacitación por la institución educativa que el Instituto valide, para la prestación del servicio de transporte público;

XVI. Aceptar la intervención del Instituto en la administración del servicio en todos aquellos casos que existan amenazas de suspensión del propio servicio;

XVII. No permitir la conducción de vehículos del servicio público de transporte a los operadores que no cuenten o no porten la licencia de la clasificación correspondiente, así como con el tarjetón, ambos vigentes;

XVIII. El vehículo autorizado deberá contar con GPS registrado en el padrón del Instituto, funcionando en todo momento y transmitiendo los datos requeridos por el reglamento de esta Ley; y,

XIX. Las demás que establezca la presente ley y su reglamento.

ARTÍCULO 214.- (...)

(...)

Las Empresas de Redes de Transporte tendrán prohibido ofrecer o contratar sus servicios a través de medios diversos a los previstos por esta Ley y su Reglamento. En cualquier caso, las y los conductores y/o las Empresas de Redes de Transporte deberán contar con una póliza de **seguro vigente, misma que deberá contener por lo menos Responsabilidad civil del pasajero y Responsabilidad civil de daños a tercero**, con una compañía de seguros autorizada para operar en México, respecto de todos los viajes que se realizan a través de la plataforma que promuevan o administren.

(...)

TRANSITORIO

ÚNICO. La presente reforma entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

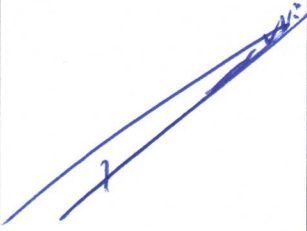


Dado en sesión de trabajo a los 08 días del mes de diciembre de 2023.

“2023, Año de la concienciación sobre las personas con Trastorno del Espectro Autista”




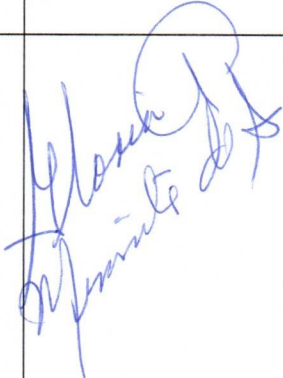
**COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, CONURBACIÓN E INFRAESTRUCTURA,
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**

DICTAMEN No. 05

DIPUTADO / A	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
DIP. RAMÓN VÁZQUEZ VALADEZ PRESIDENTE			
DIP. EVELYN SÁNCHEZ SÁNCHEZ SECRETARIA			
DIP. CLAUDIA JOSEFINA AGATÓN MUÑIZ VOCAL			
DIP. ROMÁN COTA MUÑOZ VOCAL			



**COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, CONURBACIÓN E INFRAESTRUCTURA,
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
DICTAMEN No. 05**

DIPUTADO / A	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
DIP. SERGIO MOCTEZUMA MARTÍNEZ LÓPEZ V O C A L			
DIP. GLORIA ARCELIA MIRAMONTES PLANTILLAS V O C A L			

DCL/FJTA/KVST*