

Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA)  
Asuntos Jurídicos y Unidad de Peticiones Relativas a la  
Aplicación de la Legislación Ambiental  
700 rue de la Gauchetière, Bureau 1620  
Montreal, Quebec, Canadá H38 5M2  
Vía correo electrónico: [sem@cec.org](mailto:sem@cec.org)

Asunto: Petición conforme al artículo 24.27 del T-MEC por la falta de aplicación efectiva de la legislación ambiental relativa a la prevención y control de la contaminación atmosférica proveniente de vehículos automotores, incluyendo obligaciones de movilidad sustentable y verificación vehicular.

Respetable Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental:

El Colectivo Salud y Justicia Ambiental<sup>1</sup>, Víctimas de Violencia Vial<sup>2</sup>, Alianza del Aire Nuevo León<sup>3</sup>, ENLACE Legislación, Ambiente y Sociedad<sup>4</sup>, y con fundamento en el artículo 24.27 del

---

<sup>1</sup> El Colectivo Salud y Justicia Ambiental es una organización comunitaria de Tijuana dedicada a la justicia ambiental y la salud pública en la frontera México–EE.UU., con trabajo en calidad del aire, agua, contaminación industrial, restauración de ecosistemas urbanos e incidencia local, nacional e internacional. Anteriormente a su constitución legal, se denominaba Colectivo Chilpancingo Pro Justicia Ambiental, quien presentó la petición ciudadana [Metales y Derivados](#) ante la CCA. <https://colectivosja.org/>

<sup>2</sup> Víctimas de Violencia Vial A.C. (VIVIAC) es una organización ciudadana con sede en Jalisco, México, que trabaja en la prevención de la violencia vial, la atención y defensa de las víctimas, y la incidencia en políticas públicas y reformas legales para reducir muertes y lesiones en las calles y carreteras del país. La organización es integrante de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial. <https://contralaviolenciavial.org/socios/victimas-de-violencia-vial-ac/gmx-niv41-con69.htm>

<sup>3</sup> La Alianza por el Aire Nuevo León es una coalición de organizaciones civiles, académicas y ciudadanas que trabaja por el derecho a un aire limpio y una mejor calidad del aire en México; sus líneas estratégicas incluyen la generación y difusión de información científica, incidencia en políticas públicas, fortalecimiento de la participación ciudadana y monitoreo de la calidad del aire, con especial énfasis en las zonas metropolitanas más afectadas por la contaminación atmosférica, particularmente la región de Monterrey, Nuevo León. <https://www.alianzadelaire.org/about-1>

<sup>4</sup> ENLACE, Legislación, Ambiente y Sociedad es sociedad civil que trabaja en el análisis y propuesta de políticas públicas, así como en el fortalecimiento de la participación ciudadana para la protección ambiental y el desarrollo sostenible.

Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), presentamos la presente petición ciudadana por la falta de aplicación efectiva de la legislación ambiental relacionada con el control de emisiones provenientes de vehículos automotores, particularmente en los estados de Baja California, Jalisco y Nuevo León.

La presente petición se refiere específicamente a dos omisiones estructurales y persistentes del Estado mexicano:

1. La falta de aplicación efectiva de las obligaciones legales previstas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y la Ley General de Cambio Climático para diseñar, coordinar, implementar y evaluar instrumentos de movilidad sustentable destinados a prevenir y controlar la contaminación atmosférica generada por fuentes móviles vehiculares.
2. La ausencia o aplicación deficiente de Programas de Verificación Vehicular Obligatoria (PVVO) .

Estas omisiones han impedido la aplicación efectiva de la legislación ambiental destinada a proteger la calidad del aire y la salud humana, permitiendo la persistencia de altos niveles de contaminación atmosférica asociados al uso de los automóviles, aun cuando la legislación federal y estatal establece obligaciones concretas para prevenir y controlar tales emisiones provenientes.

Por lo anterior, solicitamos respetuosamente la integración de un Expediente de Hechos respecto de las omisiones aquí descritas.

## I. Introducción

1. La contaminación atmosférica constituye uno de los principales problemas ambientales y de salud pública en México. Diversas ciudades mexicanas presentan concentraciones recurrentes de partículas finas (PM<sub>2.5</sub> y PM<sub>10</sub>), ozono (O<sub>3</sub>) y óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) que exceden los límites recomendados por la Organización Mundial de la Salud y las normas nacionales aplicables<sup>5</sup>.
2. Las emisiones provenientes de los automóviles constituyen una de las principales fuentes de contaminación atmosférica urbana<sup>6</sup>, las cuales contienen contaminantes asociados con enfermedades respiratorias, cardiovasculares y diversos efectos adversos a la salud, particularmente en niñas, niños, mujeres embarazadas, personas adultas mayores y poblaciones urbanas expuestas de manera cotidiana<sup>7</sup>.
3. La problemática descrita no es aislada y se replica en diversas entidades federativas fuera de la Megalópolis;<sup>8</sup> sin embargo, esta petición se concentra particularmente en los casos de Baja California, Jalisco y Nuevo León, por contar con evidencia documental suficiente sobre incumplimientos persistentes relacionados con movilidad sustentable y verificación vehicular obligatoria. Tijuana, Guadalajara y Monterrey son tres de las ciudades con mayor densidad de población urbana en México.
4. La Estrategia Nacional de Calidad del Aire 2017–2030 reconoce que la mejora de la calidad del aire requiere acciones conjuntas, especialmente en movilidad urbana y en la implementación de programas de verificación<sup>9</sup>.
5. En el ámbito regional, la CCA ha reconocido en documentos y programas de trabajo de manera consistente, la necesidad de reducir las emisiones del sector transporte y promover sistemas de movilidad sustentable como instrumentos para mejorar la calidad del aire en América del Norte<sup>10</sup>.

---

<sup>5</sup> Jiang, M., Marr, L. C., Dunlea, E. J., Herndon, S. C., Jayne, J. T., Kolb, C. E., ... Molina, M. J. (2005). Vehicle fleet emissions of black carbon, polycyclic aromatic hydrocarbons, and other pollutants measured by a mobile laboratory in Mexico City. *Atmospheric Chemistry and Physics*. World Health Organization. Regional Office for Europe. (2017). Evolution of WHO air quality guidelines: past, present and future. World Health Organization. Regional Office for Europe. <https://iris.who.int/handle/10665/341912>

<sup>6</sup> El propio Secretariado de la CCA ha reconocido estos impactos en la Determinación SEM-23-007 Contaminación por Embarcaciones en el Pacífico Canadiense (12 de febrero de 2024), párrs.36-42; ver también Guerra, E., et. al. (2018); ver también Urban form, transit supply, and travel behavior in Latin America: Evidence from Mexico's 100 largest urban areas, *Transport Policy*, Volume 69, 2018, Pp. 98-105.

<sup>7</sup> Samoli, E. et.al. (August 16, 2007). Short-Term Effects of Carbon Monoxide on Mortality: An Analysis within the APHEA Project, *Environmental Health Perspectives*, volume 115, issue 11.

<sup>8</sup> Nos referimos a la región central del país, integrada por las entidades federativas de la Ciudad de México, el Estado de México, Hidalgo, Puebla, Morelos, Querétaro y Tlaxcala.

<sup>9</sup> SEMARNAT, Estrategia Nacional de Calidad del Aire, Visión 2017-2030, p. 37, disponible en: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/195809/Estrategia\\_Nacional\\_Calidad\\_del\\_Aire.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/195809/Estrategia_Nacional_Calidad_del_Aire.pdf)

<sup>10</sup> CCA, *Informe anual 1999*, Montreal, Canadá, 2000, pp. 22-24 (Iniciativa Trinacional para el Mejoramiento de la Calidad del Aire: Corredores de Comercio y Transporte de América del Norte); CCA, *Informe anual 2001*, Montreal, Canadá, 2002, pp. 18-21 (seguimiento a las iniciativas sobre transporte y calidad del aire); CCA, *Un solo destino: la sustentabilidad. Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero provenientes del transporte de carga en*

6. En el ámbito internacional, la Relatora Especial de las Naciones Unidas sobre el derecho humano a un medio ambiente limpio, saludable y sostenible señala que los Estados deben no sólo adoptar normas de calidad del aire, sino también garantizar su implementación, vigilancia y cumplimiento efectivos, incluyendo la regulación de las emisiones provenientes del transporte y otras fuentes móviles, como parte de sus obligaciones en materia de derechos humanos y protección ambiental<sup>11</sup>.
7. A pesar de la gravedad de esta problemática, el Estado mexicano no ha aplicado efectivamente diversos instrumentos previstos en su propia legislación ambiental para prevenir y controlar las emisiones provenientes de fuentes móviles de vehículos automotores.

## II. Marco Jurídico Aplicable

8. Las obligaciones jurídicas específicas para prevenir y controlar la contaminación atmosférica generada por los vehículos automotores, así como para promover la movilidad sustentable, se encuentran establecidas en:
  - El artículo 4, párrafos cuarto y quinto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) es la base para controlar la calidad del aire, emisiones vehiculares, protección al medio ambiente y a la salud.
  - Los artículos 25, párrafo primero y 73, fracción XXIX-G de la CPEUM establecen respectivamente que la movilidad y el transporte deben desarrollarse bajo criterios de sustentabilidad ambiental, y la concurrencia entre Federación, estados y municipios en materia de protección ambiental.
  - El artículo 7, fracciones III, XIII y XIV de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), establece facultades de coordinación entre la Federación y las entidades federativas para controlar emisiones contaminantes provenientes de vehículos automotores;
  - Los artículos 110, 111, fracción II y 112 de la LGEEPA disponen que las autoridades deben prevenir y controlar la contaminación atmosférica originada por fuentes móviles y establecer sistemas de verificación vehicular;
  - Los artículo 7º, fracción XIII, y 39, fracciones I y II del Reglamento de la LGEEPA en materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera, respectivamente facultan a la SEMARNAT para promover, junto con los gobiernos estatales y municipales,

---

*América del Norte*, Montreal, Canadá, 2011, pp. 1-5, 15-18; CCA, *Informe anual 2012*, Montreal, Canadá, 2013, pp. 14-17 (Programa de Mejoramiento del Manejo de la Calidad del Aire en América del Norte); CCA, *Horizonte 2030 a nuestro alcance: Resumen de la sesión pública del Comité Consultivo Público Conjunto*, 2024, pp. 4-8, destacando la discusión sobre sistemas de transporte sustentable como herramienta para reducir la contaminación atmosférica.

<sup>11</sup> Astrid Puentes Riaño, Relatora Especial de las Naciones Unidas sobre el derecho humano a un medio ambiente limpio, saludable y sostenible, *Acciones prioritarias para respirar aire limpio, proteger la salud pública y garantizar un medio ambiente saludable*, ONU Doc. A/HRC/61/47 (2026), párrs. 31-37 y 68-72

el establecimiento de sistemas de verificación vehicular, y para establecer lineamientos para los centros de verificación vehicular.

- Los artículos 6, 7, 23 y 25 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establecen la obligación de diseñar e implementar políticas de movilidad sustentable orientadas a reducir emisiones y proteger la salud humana;
- Los artículos 30, fracción IV, 33, fracción IX y 34, fracción III de la Ley General de Cambio Climático prevé obligaciones de mitigación relacionadas con el sector transporte;
- Las disposiciones de la Norma Oficial Mexicana NOM-041-SEMARNAT-2015 que establece los límites máximos permisibles de emisiones de gases contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina como combustible.
- Los numerales 1 y 7.3 de la Norma Oficial Mexicana NOM-045-SEMARNAT-2006, que regula los límites máximos permisibles de opacidad del humo proveniente del escape de vehículos en circulación que usan diésel, cuyo cumplimiento depende de mecanismos efectivos de inspección y verificación.
- El artículo 7 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California reconoce a todas las personas los derechos humanos previstos en la CPEUM.
- Los artículos 1 y 6 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California reconocen la obligación estatal de implementar políticas de movilidad sustentable.
- Los artículos 13, 14 y 15 de la Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California establecen que la movilidad sustentable y el control de emisiones vehiculares son componentes obligatorios de la planeación ambiental.
- El artículo 5, fracción III del Decreto de regularización de vehículos usados de procedencia extranjera, prohíbe la regularización de vehículos que no cumplan con las condiciones físico-mecánicas o de protección ambiental establecidas en las normas federales o locales aplicables.
- El Artículo 3 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León, además de reconocer los derechos al medio ambiente sano y al aire limpio, también crea a la Agencia Estatal para la Calidad del Aire.
- El artículo 1 de la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León, establece la obligación estatal de preservar al ambiente.
- El artículo 3 de la Ley de Movilidad Sustentable y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León, establece que la movilidad sustentable es parte de la estructura jurídica estatal.
- El artículo 4 de la Constitución Política del Estado de Jalisco, establece para protección al ambiente.
- El artículo 2, fracción I, inciso b), fracción III y fracción IV de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, establece la obligación estatal de planificar, diseñar, implementar y coordinar políticas, programas e infraestructura orientados a la movilidad sustentable y a la reducción de los impactos ambientales asociados al transporte.

- Los artículos 148 Bis y 150 de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Jalisco, establecen la obligación de verificar emisiones de vehículos automotores y sancionar su incumplimiento.
  - Los artículos 5 y 6 del Acuerdo de Escazú establecen la obligación de los Estados de asegurar el acceso oportuno, completo y efectivo a la información ambiental bajo su control, promoviendo la máxima transparencia y divulgación
9. Las disposiciones citadas constituyen legislación ambiental en los términos del artículo 24.1 del T-MEC, pues su propósito principal es proteger el medio ambiente y la salud humana mediante la prevención y el control de la contaminación atmosférica derivada de los vehículos automotores. Las obligaciones en materia de movilidad sustentable y verificación vehicular forman parte integral del marco jurídico ambiental mexicano y guardan una relación directa con los objetivos establecidos en el artículo 24.11 del T-MEC sobre calidad del aire. En particular, contribuyen a la prevención y reducción de emisiones provenientes de fuentes móviles, al fortalecimiento de los inventarios de emisiones y a la implementación de medidas orientadas a mejorar la calidad del aire y proteger la salud de la población.

### III. Falta de aplicación efectiva de obligaciones legales en materia de movilidad sustentable

10. La legislación federal y estatal establece obligaciones para promover, coordinar e implementar políticas, programas e instrumentos de movilidad sustentable orientados a reducir los impactos ambientales del transporte y las emisiones contaminantes provenientes de vehículos automotores. Sin embargo, las autoridades competentes no han aplicado efectivamente las disposiciones legales que les obligan a planificar, coordinar e implementar medidas de movilidad sustentable, particularmente aquellas destinadas a disminuir la dependencia del automóvil particular y reducir las emisiones asociadas al transporte.
11. La falta de implementación efectiva de estos instrumentos ha contribuido a mantener patrones de movilidad altamente dependientes de vehículos motorizados y ha limitado la capacidad de las autoridades para prevenir y controlar la contaminación atmosférica derivada de fuentes móviles.
12. En el caso de Baja California, el Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire (ProAire) 2018–2027 señala que para reducir fuentes móviles, se requiere de acciones que impulsen la movilidad sustentable<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> SEMARNAT y Secretaría de Protección al Ambiente de Baja California (2018-2027), Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire del Estado de Baja California ProAire, Estrategia 2. Medida 5. pp. 102 y 103, disponible en: [https://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/sect/desarrollo\\_sustentable/Programas\\_Proyectos/Calidad\\_Aire/PROAIRE/PROGRAMA-DE-GESTION-PARA-MEJORAR-LA-CALIDAD-DEL-AIRE-DE-BC\\_PROAIRE-BC\\_2018-2027.pdf](https://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/sect/desarrollo_sustentable/Programas_Proyectos/Calidad_Aire/PROAIRE/PROGRAMA-DE-GESTION-PARA-MEJORAR-LA-CALIDAD-DEL-AIRE-DE-BC_PROAIRE-BC_2018-2027.pdf)

IV. Falta de aplicación efectiva de la legislación ambiental para diseñar y ejecutar Programas de Verificación Vehicular Obligatoria

13. De manera independiente a las obligaciones de movilidad sustentable, la legislación ambiental federal y estatal establece mecanismos específicos para controlar las emisiones provenientes de vehículos automotores mediante programas de verificación vehicular e inspección de emisiones. Estos programas constituyen una herramienta esencial para asegurar el cumplimiento de los límites máximos permisibles establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas aplicables.
14. No obstante, las autoridades federales y estatales han incurrido en omisiones persistentes relacionadas con la implementación, operación, vigilancia y aplicación efectiva de los Programas de Verificación Vehicular Obligatoria. Como resultado, miles de vehículos continúan circulando sin que exista un control efectivo sobre el cumplimiento de los estándares de emisiones previstos en la legislación ambiental mexicana.

A. Baja California

15. La verificación vehicular constituye uno de los principales mecanismos previstos por la legislación ambiental mexicana para asegurar el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisiones establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas aplicables a vehículos automotores. Cuando las autoridades omiten implementar, operar o hacer cumplir dichos programas, impiden la aplicación efectiva de las disposiciones ambientales destinadas a prevenir y controlar la contaminación atmosférica.
16. El caso de Baja California constituye un ejemplo claro de falta de aplicación efectiva de la legislación ambiental relacionada con el control de emisiones vehiculares. Desde 2017, el Estado cuenta formalmente con un Programa de Verificación Vehicular Obligatoria y posteriormente incorporó dicho programa como medida prioritaria dentro del Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire (ProAire) 2018–2027<sup>13</sup>.
17. Asimismo, en 2021 se otorgaron concesiones para la instalación de verificentros en la entidad. Sin embargo, a pesar de existir marco jurídico, planeación oficial y medidas administrativas destinadas a implementar el programa, el PVVO continúa sin operar efectivamente en el estado.
18. En febrero de 2026, mediante diversas solicitudes de acceso a la información pública dirigidas a la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de Baja California

---

<sup>13</sup> SEMARNAT y Secretaría de Protección al Ambiente de Baja California (2018-2027), Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire del Estado de Baja California ProAire, Estrategia 2. Reducción de funetes móviles. Medida 6, Mejoramiento del Programa de Verificación Vehicular Obligatorio. pp. 99, 102 y 103, disponible en: [https://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/sest/desarrollo\\_sustentable/Programas\\_Proyectos/Calidad\\_Aire/PROAIRE/PROGRAMA-DE-GESTION-PARA-MEJORAR-LA-CALIDAD-DEL-AIRE-DE-BC\\_PROAIRE-BC\\_2018-2027.pdf](https://www.bajacalifornia.gob.mx/Documentos/sest/desarrollo_sustentable/Programas_Proyectos/Calidad_Aire/PROAIRE/PROGRAMA-DE-GESTION-PARA-MEJORAR-LA-CALIDAD-DEL-AIRE-DE-BC_PROAIRE-BC_2018-2027.pdf)

(SMADS), se solicitó información sobre el número y ubicación de centros de verificación vehicular operando en el estado y en las ciudades de Tijuana, Mexicali y Ensenada. Las respuestas oficiales proporcionadas por la autoridad constituyen evidencia adicional de que el programa continúa sin contar con una infraestructura operativa suficiente para garantizar la aplicación efectiva de las obligaciones legales de inspección y control de emisiones vehiculares<sup>14</sup>.

19. Esta omisión impide la aplicación efectiva de normas ambientales federales destinadas a controlar emisiones vehiculares y permite la circulación continua de vehículos altamente contaminantes.
20. La información obtenida mediante el Portal de Transparencia muestra que, aun cuando existen disposiciones legales y programas gubernamentales que prevén la verificación vehicular como instrumento de control ambiental, las autoridades no han logrado establecer un sistema de cobertura estatal capaz de verificar de manera regular el cumplimiento de las normas de emisiones aplicables al parque vehicular<sup>15</sup>.
21. En consecuencia, las autoridades responsables han dejado sin aplicación efectiva los mecanismos previstos para verificar el cumplimiento de la NOM-041-SEMARNAT-2015 y de la NOM-045-SEMARNAT-2006, pese a que dichas normas forman parte del marco regulatorio ambiental vigente.
22. La problemática resulta particularmente grave en ciudades fronterizas como Tijuana y Mexicali, donde existe un elevado flujo vehicular y una importante concentración de emisiones contaminantes asociadas al transporte automotor, incluyendo vehículos regularizados provenientes de Estados Unidos<sup>16</sup>. Lo anterior, no sólo desfavorece a los residentes mexicanos, sino también a quienes comparten la cuenca atmosférica en las ciudades estadounidenses fronterizas con México.
23. El artículo 5, fracción III del Decreto de regularización de vehículos usados de procedencia extranjera, prohíbe la regularización de vehículos que no cumplan con las condiciones físico-mecánicas o de protección ambiental establecidas en las normas federales o locales aplicables. Esta disposición tiene por objeto prevenir la incorporación al parque vehicular nacional de unidades que puedan generar mayores emisiones contaminantes o incumplir los estándares ambientales vigentes, vinculando directamente el decreto con la protección de la calidad del aire y la salud pública.
24. El incumplimiento resulta especialmente relevante debido a que la propia entidad federativa ha reconocido, mediante instrumentos oficiales de planeación ambiental como

---

<sup>14</sup> Ver Anexo 1. Patrón persistente de incumplimiento, [Ausencia de Infraestructura](#).

<sup>15</sup> Ver Anexo 1. Patrón persistente de incumplimiento, [Ausencia de Inspecciones](#).

<sup>16</sup> Environmental Health Coalition Colectivo Salud y Justicia Ambiental AC (7 de junio de 2024). “Dando Sentido Comunitario al medio ambiente de California-BC (Making Community Sense of Cali-Baja Environments Project)” Resultados del monitoreo en Tijuana y Rosarito Baja California, disponible en: <https://colectivosja.org/wp-content/uploads/2025/08/reporte-monitoreo-de-aire-tijuana-y-rosarito-2024.pdf>

el ProAire Baja California 2018–2027, que la verificación vehicular constituye una medida prioritaria para reducir emisiones contaminantes y mejorar la calidad del aire en la entidad.

## B. Jalisco

25. En Jalisco existe formalmente un Programa de Verificación Responsable; sin embargo, las autoridades estatales no han garantizado su aplicación efectiva y homogénea.
26. Los artículos 148 Bis y 150 de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente de Jalisco, imponen la obligación de verificar y facultan a la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (SEMADET) para sancionar; sin embargo, la autoridad ha suspendido o limitado operativos de vigilancia y sanción en distintos periodos, reduciendo sustancialmente la efectividad obligatoria del programa<sup>17</sup>.
27. La baja proporción de vehículos efectivamente verificados respecto del parque vehicular total evidencia deficiencias persistentes en la aplicación del sistema<sup>18</sup>. Asimismo, la aplicación inconsistente de mecanismos coercitivos ha limitado el cumplimiento efectivo de las obligaciones ambientales previstas tanto en la legislación estatal como en la LGEEPA y demás disposiciones federales relacionadas con control de emisiones.
28. En consecuencia, el PVVO opera de manera parcial e insuficiente para garantizar la reducción efectiva de emisiones contaminantes provenientes de automóviles. La situación resulta particularmente preocupante en el Área Metropolitana de Guadalajara, donde persisten episodios recurrentes de contaminación atmosférica y altos niveles de exposición poblacional a contaminantes asociados al transporte automotor<sup>19</sup>.
29. El caso de Jalisco demuestra que la existencia formal de un PVVO no garantiza por sí misma la aplicación efectiva de la legislación ambiental cuando las autoridades omiten implementar mecanismos permanentes y consistentes de vigilancia, inspección y sanción.

## C. Nuevo León

30. Nuevo León enfrenta una de las crisis de calidad del aire más severas del país, particularmente en la zona metropolitana de Monterrey, donde se registran episodios

---

<sup>17</sup> Número de solicitud: 142041825013438. Fecha de respuesta: 22 de abril de 2025. Solicitud: ¿Cuántas personas han sido multadas por no tener sus vehículos verificados? Autoridad: Coordinación General Estratégica de Seguridad. Respuesta: Se tiene registro que, del 01 de marzo del año 2024, al 31 de diciembre del mismo año, suman un total de 23,998 sanciones impuestas en referencia al artículo anteriormente señalado; mientras que, en cuanto al periodo comprendido del 01 de enero al 31 de marzo del año 2025, no se cuenta con registro de sanciones realizadas por tal concepto, en virtud de que durante el año 2025 no se han realizado operativos de vigilancia respecto a los vehículos no verificados. Ver Anexo 1. Patrón persistente de incumplimiento, [Ausencia de sanciones](#).

<sup>18</sup> Gobierno de Jalisco, Coordinación de Seguridad (22 de abril de 2025). Oficio CGES/UT/2 6 8 5 / 2 0 2 5. Ver Anexo 1. Patrón persistente de incumplimiento, [Ausencias de Sanciones](#).

<sup>19</sup> Gobierno del Estado de Jalisco, Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (SEMADET), *Programa para Mejorar la Calidad del Aire del Estado de Jalisco 2022–2030 (PROAIRE Jalisco)*, Guadalajara, 2022, pp. 41–55 y 109–117.

recurrentes de contaminación atmosférica asociados con partículas finas y ozono<sup>20</sup>. Estas circunstancias evidencian que la verificación vehicular constituye una medida directamente vinculada con la protección de la calidad del aire y la salud pública<sup>21</sup>.

31. La relevancia de las emisiones vehiculares para la calidad del aire en Nuevo León ha sido reconocida por las propias autoridades estatales. El Plan Integral de Gestión Estratégica de la Calidad del Aire (PIGECA 2023-2033) señala que desde 1991 el Gobierno de Nuevo León estableció un programa de verificación vehicular con el objetivo de prevenir y controlar las emisiones contaminantes provenientes de los automóviles<sup>22</sup>.
32. A pesar de ello, el estado carece de un sistema efectivo y obligatorio de verificación vehicular que permita controlar emisiones provenientes del parque automotor. La ausencia de mecanismos suficientes de inspección, vigilancia y control de emisiones vehiculares resulta especialmente grave considerando el crecimiento sostenido del parque vehicular y los elevados niveles de contaminación atmosférica registrados en la entidad<sup>23</sup>.
33. La falta de aplicación efectiva del programa también se refleja en las respuestas obtenidas mediante solicitudes de acceso a la información pública dirigidas a autoridades estatales y municipales, mediante las cuales se requirió información sobre el número de vehículos sometidos a verificación vehicular entre 2022 y 2025<sup>24</sup>. La necesidad de requerir esta información a diversas autoridades, así como las respuestas de incompetencia emitidas por algunas de ellas, evidencian la ausencia de un sistema institucional claramente definido y operativo para la supervisión y control de emisiones vehiculares<sup>25</sup>.
34. La ausencia prolongada de un PVVO constituye una omisión continua en la aplicación de instrumentos de control de emisiones contemplados por la legislación ambiental mexicana. Asimismo, la ausencia de una política nacional vinculante y coordinada de movilidad sustentable ha impedido el establecimiento de medidas homogéneas y regionales para reducir emisiones vehiculares en entidades con altos niveles de contaminación atmosférica como Nuevo León.

## V. Naturaleza sistemática y persistente de las omisiones

35. Las omisiones descritas en esta petición no constituyen hechos aislados o discrecionales. Por el contrario, reflejan un patrón estructural y persistente de falta de aplicación efectiva

---

<sup>20</sup> Observatorio Ciudadano de la Calidad del Aire del Área Metropolitana de Monterrey, *Informes y reportes técnicos sobre calidad del aire en la Zona Metropolitana de Monterrey* [https://www.observatoriodelaire.com/infografias/infografia\\_contaminacion.pdf](https://www.observatoriodelaire.com/infografias/infografia_contaminacion.pdf); véase también el reporte “Falla 73% de estaciones en PM2.5”, publicado por *El Norte* el 23 de marzo de 2026, basado en información del OCCAMM.

<sup>21</sup> Consejo Cívico de las Instituciones de Nuevo León (28 de marzo de 2019). *Descuida Nuevo León normas de calidad del aire en los últimos 14 años*, Monterrey, Nuevo León.

<sup>22</sup> Gobierno del Estado de Nuevo León, Secretaría de Medio Ambiente, *Plan Integral de Gestión Estratégica de la Calidad del Aire de Nuevo León 2023–2033 (PIGECA)*, Monterrey, Nuevo León, 2023, p. 119.

<sup>23</sup> Ver Anexo 1. Patrón persistente de incumplimiento, [Ausencia de Sanciones](#).

<sup>24</sup> Ver Anexo 1. Patrón persistente de incumplimiento, [Ausencia de Inspecciones](#).

<sup>25</sup> Ver Anexo 1. Patrón persistente de incumplimiento, [falta de coordinación](#).

de la legislación ambiental relacionada con movilidad sustentable, control de emisiones vehiculares, verificación vehicular obligatoria, y coordinación intergubernamental en materia de calidad del aire.

36. La información obtenida mediante múltiples solicitudes de acceso a la información pública presentadas entre 2025 y 2026 ante autoridades ambientales, de movilidad y de control vehicular en distintas entidades federativas demuestra que las deficiencias identificadas no corresponden a hechos aislados. Por el contrario, revelan la persistencia de problemas estructurales relacionados con la inexistencia de infraestructura suficiente, la ausencia de mecanismos de inspección y vigilancia, la falta de datos consolidados sobre cumplimiento y la limitada aplicación de medidas coercitivas destinadas a asegurar el cumplimiento de los programas de verificación vehicular<sup>26</sup>.
37. La ausencia de coordinación efectiva entre autoridades federales y estatales ha generado una implementación fragmentada de instrumentos ambientales destinados a proteger la calidad del aire.
38. Mientras la regulación atmosférica se ha concentrado principalmente en la Megalópolis, amplias regiones del país continúan sin mecanismos efectivos de verificación vehicular y control de emisiones provenientes de automóviles. Esta situación expone a millones de personas a riesgos ambientales y sanitarios persistentes derivados de la contaminación atmosférica.
39. Las omisiones descritas se han prolongado durante varios años, involucran a distintas autoridades federales y estatales y afectan a millones de habitantes expuestos a contaminación atmosférica derivada del transporte automotor, por lo que constituyen una pauta persistente de falta de aplicación efectiva de legislación ambiental y no incidentes aislados o discrecionales.

## VI. Requisitos de admisibilidad

40. La presente petición cumple con los requisitos establecidos en el artículo 24.27 del T-MEC. Las organizaciones peticionarias identifican disposiciones específicas de la legislación ambiental cuya aplicación efectiva ha sido omitida por el Estado mexicano.
41. Las organizaciones Peticionarias participan de manera activa en el seguimiento de políticas ambientales, la promoción de la calidad del aire y la movilidad sustentable, así como en acciones de incidencia orientadas a fortalecer el cumplimiento de la legislación aplicable<sup>27</sup>. Por ejemplo, la Alianza de Calidad del Aire Nuevo León participó en un conversatorio “Compromisos de México para la reducción de emisiones en el autotransporte: retos, oportunidades y acción colectiva”, celebrado el 8 de abril de 2026 en el Senado de la

---

<sup>26</sup> Ver Anexo 1. [Patrón persistente de incumplimiento.](#)

<sup>27</sup> Ver notas al pie 1, 2, 3 y 4.

República en donde estuvo presente el Director de Industria, Energías Limpias y Gestión de la Calidad del Aire de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales<sup>28</sup>.

42. Estas acciones demuestran que las Peticionarias han procurado, por distintos medios, informar a las autoridades sobre la problemática planteada en esta petición y promover la adopción de medidas encaminadas a mejorar la calidad del aire, la movilidad sustentable y el control de emisiones vehiculares, aun cuando no se hubiera presentado una comunicación formal específicamente referida a los hechos aquí denunciados.
43. Asimismo, para documentar los hechos expuestos, las Peticionarias han utilizado los mecanismos razonablemente disponibles, incluyendo solicitudes de acceso a la información dirigidas a autoridades federales, estatales y municipales y análisis de información pública<sup>29</sup>. En consecuencia, las autoridades competentes tienen conocimiento de la problemática descrita.
44. La información recabada permitió identificar y documentar la persistencia de las omisiones señaladas en esta petición, las cuales no son hipotéticas ni futuras sino actuales; inclusive generan consecuencias ambientales y afectaciones a la salud pública. Se trata de una problemática estructural que involucra a múltiples autoridades y que persiste pese a la existencia de obligaciones legales específicas destinadas a prevenir y controlar la contaminación atmosférica proveniente de automóviles.
45. La presente petición no tiene por objeto cuestionar, restringir o afectar indebidamente a la industria automotriz ni a ningún actor económico en particular. Por el contrario, su finalidad es promover la aplicación efectiva de la legislación ambiental relacionada con la calidad del aire, la movilidad sustentable y el control de emisiones vehiculares, en beneficio de la salud pública y del medio ambiente. Las medidas cuya implementación se solicita son de carácter general, se encuentran previstas en el marco jurídico vigente y resultan aplicables a todos los sujetos obligados en condiciones de igualdad. En consecuencia, la petición se enfoca exclusivamente en el cumplimiento de obligaciones ambientales por parte de las autoridades competentes, mismas que han sido parte de la agenda de la CCA.
46. Por lo anterior, solicitamos respetuosamente al Secretariado de la CCA que admita la presente petición y considere la elaboración de un Expediente de Hechos, de conformidad con el artículo 24.28 del T-MEC.

---

<sup>28</sup> Senado de la República (8 de abril de 2026), *Indispensable que México avance hacia un autotransporte más limpio, coinciden senadores y expertos*, Comunicado número 1185, Coordinación de Comunicación Social; ver también Programa del Conversatorio . También las peticionarias y aliadas han participado en conversatorios “Regulación de los autos de procedencia extranjera en la zona fronteriza” (14 de marzo de 2025) en donde comentaron sobre el control vehicular real y la importancia de fortalecer un sistema de movilidad sustentable, organizado por UABC, COLEF, IJJ-UNAM.

<sup>29</sup> Ver Anexo 1. [Patrón persistente de incumplimiento](#).