

Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental

Determinación del Secretariado de conformidad con el artículo 24.27(2) y (3) del Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá

Peticionaria: Colectivo Salud y Justicia Ambiental
Víctimas de la Violencia Vial
Alianza del Aire Nuevo León
ENLACE, Legislación, Ambiente y Sociedad

Parte: Estados Unidos Mexicanos

Fecha de la petición: 8 de junio de 2026

Fecha de la determinación: 8 de julio de 2026

Núm. de petición.: SEM-26-005 (*Control de emisiones vehiculares*)

I. INTRODUCCIÓN

1. El 1 de julio de 2020 entraron en vigor el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC o “el Tratado”) y el Acuerdo de Cooperación Ambiental (ACA o “el Acuerdo”). A partir de esa fecha, el mecanismo de peticiones sobre aplicación efectiva de la legislación ambiental (“mecanismo SEM”, por sus siglas en inglés) —originalmente establecido en los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN)— se rige en conformidad con los artículos 24.27 y 24.28 del T-MEC, en tanto que los términos de su instrumentación y operación a cargo del Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA o “la Comisión”)¹ están ahora estipulados en el ACA.²
2. El mecanismo SEM permite a cualquier persona o entidad legalmente establecida en Canadá, Estados Unidos o México presentar una petición en la que se asevere que una Parte está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de sus leyes ambientales.

¹ La Comisión para la Cooperación Ambiental (CCA) se creó en 1994 al amparo del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN), suscrito por Canadá, Estados Unidos y México (las “Partes”). En virtud del artículo 2(3) del Acuerdo en Materia de Cooperación Ambiental entre los gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (“Acuerdo de Cooperación Ambiental”, ACA o “el Acuerdo”), “[l]a Comisión continuará operando bajo las modalidades vigentes a la fecha de entrada en vigor de este Acuerdo, incluyendo sus normas, políticas, directrices, procedimientos y resoluciones, en la medida en que dichas modalidades sean compatibles con [el ACA]”. Los órganos que constituyen la CCA son el Consejo, el Secretariado y el Comité Consultivo Público Conjunto (CCPC).

² Si bien las disposiciones por las que ahora se rige el mecanismo SEM están previstas en el capítulo 24 del T-MEC, también en el ACA se establecen algunos procedimientos relacionados, a saber: la función del Secretariado en la instrumentación del proceso de peticiones; el papel del Consejo en el intercambio de información con el Comité de Medio Ambiente; la preparación y publicación de expedientes de hechos, y las actividades de cooperación del Consejo derivadas de tales expedientes. ACA, artículos 2(3), 4(1)(l), 4(1)(m), 4(4) y 5(5).

El Secretariado de la CCA (“el Secretariado”) examina inicialmente las peticiones con base en los criterios y requisitos establecidos en los incisos 1) y 2) del artículo 24.27 del T-MEC. Cuando el Secretariado considera que una petición cumple con tales requisitos, procede a determinar si, conforme a lo señalado en el artículo 24.27(3) del Tratado, la petición amerita una respuesta de la Parte en cuestión. A la luz de la respuesta proporcionada por la Parte, el Secretariado determina entonces si el asunto amerita la elaboración de un expediente de hechos y, de ser así, lo informa al Consejo de la CCA y al Comité de Medio Ambiente,³ proporcionando sus razones con apego al artículo 24.28(1); en caso contrario, el trámite de la petición se da por concluido.⁴

3. El 8 de junio de 2026, Colectivo Salud y Justicia Ambiental; Víctimas de la Violencia Vial; Alianza del Aire Nuevo León, y ENLACE, Legislación, Ambiente y Sociedad (las “Peticionarias”), presentaron una petición ante el Secretariado, de conformidad con el artículo 24.27(1) del T-MEC.⁵
4. Las Peticionarias aseveran que México está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental en materia de control de emisiones vehiculares, la falta de programas de verificación vehicular y la ausencia en el diseño de mecanismos de movilidad sustentable en Baja California, Jalisco, y Nuevo León, Mexico.
5. De acuerdo con la Peticionaria, México está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de diversas disposiciones legales e instrumentos reglamentarios vigentes en México:
 - i. Artículo 4, párrafos cuarto y quinto, 25, párrafo primero y 73, fracción XXIX-G de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (**CPEUM**);
 - ii. Artículos 7, fracciones III, XIII y XIV, 110, 111, fracción II y 112 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (**LGEEPA**);
 - iii. Artículos 7, fracción XIII, y 39, fracciones I y II del Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera (**RPCCA**);
 - iv. Artículos 6, 7, 23 y 25 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (**LGMSV**);
 - v. Artículos 30, fracción IV, 33, fracción IX y 34, fracción III de la Ley General de Cambio Climático (**LGCC**);
 - vi. 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 (la “**NOM-041**”);

³ Establecido en virtud del artículo 24.26(2) del T-MEC, el Comité de Medio Ambiente tiene como función supervisar la implementación del capítulo 24 del Tratado.

⁴ Para conocer más detalles en relación con las diversas fases del proceso de peticiones sobre aplicación efectiva de la legislación ambiental (proceso SEM, por sus siglas en inglés), el registro público de peticiones y las determinaciones y expedientes de hechos elaborados por el Secretariado, consúltase el sitio web de la CCA, en: <www.cec.org/peticiones>.

⁵ SEM-26-005 (*Control de emisiones vehiculares*), Petición conforme al artículo 24.27(1) del T-MEC (8 de junio de 2026), en: <<https://bit.ly/3Qr6Ba7>> [Petición].

- vii. 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 (la “**NOM-045**”);⁶
 - viii. Artículo 7 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California;
 - ix. Artículos 1 y 6 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California;
 - x. Artículos 13, 14 y 15 de la Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California;
 - xi. Artículo 5, fracción III del Decreto por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera (el “Decreto de Regularización de Vehículos”);
 - xii. Artículo 3 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León;
 - xiii. Artículo 1 de la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León;
 - xiv. Artículo 3 de la Ley de Movilidad Sustentable y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León;⁷
 - xv. Artículo 4 de la Constitución Política del Estado de Jalisco;
 - xvi. Artículo 2, fracción I, inciso b), fracción III y fracción IV de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco;⁸
 - xvii. Artículos 148 Bis y 150 de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del Estado de Jalisco (LEEEPA-Jalisco);
 - xviii. Artículos 5 y 6 del Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y El Caribe (el “**Acuerdo de Escazú**”).
6. Tras examinar la petición, el Secretariado considera que ésta no cumple con todos los requisitos de admisibilidad y así lo notifica a la Peticionaria. En particular, las Peticionarias deben aclarar la cita de algunas disposiciones legales y satisfacer los requisitos previstos en los artículos 24.27(2)(e) (*comunicación del asunto por escrito a las autoridades de la Parte*); y 24.27(3)(c) (*recursos al alcance de los particulares*). Las Peticionarias pueden presentar información adicional sobre aspectos relacionados con

⁶ El nombre correcto de la NOM-045 es: Norma Oficial Mexicana NOM-045-SEMARNAT-2017 *Vehículos en circulación que usan diésel como combustible. Límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición*.

⁷ De acuerdo con la reforma publicada mediante la Compilación Legislativa del Estado de Nuevo León, la denominación correcta es: Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León. Véase: Secretaría General de Gobierno del Estado de Nuevo León, reforma del 24 de noviembre de 2023, disponible en: <<https://bit.ly/4eqt5kl>>.

⁸ La denominación correcta de este instrumento es Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco. Véase el decreto núm. 28855/LXIII/22 publicado el 19 de octubre de 2022, disponible en: <<https://bit.ly/4g5ECar>>.

parte de la legislación ambiental en cuestión citada en la petición e identificada por el Secretariado en la presente determinación.

7. A la fecha de la presente determinación, las Peticionarias disponen de 60 días para presentar información adicional en forma de una petición revisada a fin de que se continúe con el examen de admisibilidad. En caso de no recibirse la información adicional a más tardar el **7 de septiembre de 2026**,⁹ el Secretariado dará por terminado el trámite de la petición SEM-26-005 (*Control de emisiones vehiculares*). Las razones del Secretariado se exponen a continuación.

II. RESUMEN DE LA PETICIÓN

8. En la petición SEM-26-005 (*Control de emisiones vehiculares*), las Peticionarias aseveran que México está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de su legislación ambiental relacionada con el control de las emisiones provenientes de vehículos automotores, particularmente en los estados de Baja California, Jalisco y Nuevo León. Las Peticionarias señalan que la contaminación atmosférica constituye uno de los principales problemas ambientales y de salud pública en México, y que diversas ciudades del país presentan concentraciones recurrentes de partículas finas (PM_{2.5} y PM₁₀), ozono (O₃) y óxidos de nitrógeno (NO_x) que exceden los límites recomendados por la Organización Mundial de la Salud y las normas nacionales aplicables.¹⁰
9. Las Peticionarias sostienen que las emisiones provenientes de los automóviles constituyen una de las principales fuentes de contaminación atmosférica urbana y contienen contaminantes asociados con enfermedades respiratorias y cardiovasculares, y son fuente de diversos efectos adversos a la salud, particularmente en niñas, niños, mujeres embarazadas, personas adultas mayores y poblaciones urbanas expuestas de manera cotidiana. Las Peticionarias explican que, si bien la problemática se replica en diversas entidades federativas, la petición se concentra en Baja California, Jalisco y Nuevo León por contar con evidencia documental suficiente sobre incumplimientos

⁹ Para mayor claridad, se han aplicado los siguientes principios para el cómputo de plazos del T-MEC al mecanismo SEM:

1. Los plazos se cuentan en días naturales, lo que significa que los días festivos y los fines de semana se consideran en el conteo.
2. El día en que comienza a correr el término no se cuenta, y el día del plazo sí se cuenta.
3. Si un plazo finaliza en un fin de semana o día festivo, se extiende hasta el lunes o día hábil siguiente.
4. Si se recibe un documento en un día inhábil, el primer día del conteo se traslada al día hábil siguiente y, por consiguiente, si un documento se recibe un sábado, domingo o día festivo, se considerará que se ha recibido el lunes siguiente o el día hábil siguiente.
5. Los días festivos mencionados anteriormente corresponden a los que se observan en el lugar de sede del Secretariado de la CCA. Sin embargo, si la fecha límite de una Parte cae en un día festivo observado por la Parte en cuestión, ésta lo notificará al Secretariado con antelación y el recuento se ajustará para que finalice el siguiente día hábil para la Parte.

¹⁰ WHO Regional Office for Europe (2017), *Evolution of WHO air quality guidelines: past, present and future*, World Health Organization, Regional Office for Europe, Copenhagen, en: <<https://bit.ly/4xKgVEE>>; M. Jiang *et al.* (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*, vol. 5, núm. 12, pp. 3377–3387, en: <<https://doi.org/10.5194/acp-5-3377-2005>>.

persistentes, y precisan que Tijuana, Guadalajara y Monterrey figuran entre las ciudades con mayor densidad de población urbana del país.¹¹

10. Las Peticionarias describen dos omisiones estructurales y persistentes por parte de las autoridades ambientales de la Parte. La primera consiste en la falta de aplicación efectiva de las obligaciones legales previstas en la LGMSV, la LGEEPA y la LGCC en el diseño, coordinación, instrumentación, y evaluación de instrumentos de movilidad sustentable destinados a prevenir y controlar la contaminación atmosférica generada por fuentes móviles vehiculares. La segunda consiste en la nula existencia o, en su caso, la aplicación deficiente de los Programas de Verificación Vehicular Obligatoria (PVVO).¹² Respecto de la primera omisión, las Peticionarias sostienen que las autoridades competentes no han aplicado efectivamente las disposiciones que las obligan a planificar, coordinar e implementar medidas de movilidad sustentable, en particular aquellas orientadas a disminuir la dependencia del automóvil particular y a reducir las emisiones asociadas al transporte. Según las Peticionarias, esta falta de implementación 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.¹³
11. En cuanto a la segunda omisión, las Peticionarias aseveran que las autoridades federales y estatales han incurrido en omisiones en la implementación, operación, vigilancia y aplicación efectiva de los PVVO, lo que ha impedido el control efectivo del cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisiones establecidos en la NOM-041 y la NOM-045.
12. Respecto de **Baja California**, las Peticionarias aseveran que pese a contar formalmente con un PVVO desde 2017, su incorporación como medida prioritaria en el Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire (ProAire) 2018–2027 y el otorgamiento de concesiones para verificentros en 2021, el programa continúa sin operar efectivamente. Las Peticionarias informan que, mediante diversas solicitudes de acceso a la información pública dirigidas en febrero de 2026 a la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de Baja California (SMADS-BC), se confirmó que el programa no cuenta con infraestructura operativa suficiente, situación que consideran particularmente grave en ciudades fronterizas como Tijuana y Mexicali.¹⁴ Con relación a **Jalisco**, las Peticionarias señalan la formal existencia del Programa de Verificación Responsable, pero sostienen que las autoridades estatales no han garantizado su aplicación efectiva y homogénea. Las Peticionarias señalan que, aun cuando los artículos 148 *bis* y 150 de la LEEPA-Jalisco imponen la obligación de realizar la verificación vehicular y que facultan a la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (SEMADET) para sancionar

¹¹ Narración de Hechos §§ 2-3; E. Guerra *et al.* (2018), “Urban form, transit supply, and travel behavior in Latin America: Evidence from Mexico's 100 largest urban areas”, *Transport Policy*, vol. 69, pp. 98-105, en: <[10.1016/j.tranpol.2018.06.001](https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.06.001)>; E. Samoli *et al.* (2007), “Short-term effects of carbon monoxide on mortality: an analysis within the APHEA project”, *Environmental Health Perspectives*, vol. 115, núm. 11, pp. 1578- 1583, en: <[10.1289/ehp.10375](https://doi.org/10.1289/ehp.10375)>.

¹² Narración de Hechos, p. 2.

¹³ Narración de Hechos §§10-11.

¹⁴ SEMARNAT y SPA (2018), *Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire del Estado de Baja California 2018-2027*, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Secretaría de Protección al Ambiente del estado de Baja California, pp. 8 y 101, en: <<https://bit.ly/ProAire>>; Narración de Hechos §§ 16-22; Anexo 1, Respuestas a solicitudes de información, apartado ausencia de infraestructura.

su incumplimiento, la autoridad ha suspendido o limitado los operativos de vigilancia y sanción en distintos periodos, reduciendo la efectividad del programa, lo que resulta especialmente preocupante en el Área Metropolitana de Guadalajara.¹⁵

13. En lo tocante a **Nuevo León**, las Peticionarias sostienen que la entidad enfrenta una de las crisis de calidad del aire más severas del país, particularmente en la zona metropolitana de Monterrey. Las Peticionarias explican que, no obstante que el Plan Integral de Gestión Estratégica de la Calidad del Aire (PIGECA 2023–2033) reconoce que desde 1991 existe un programa de verificación vehicular, el estado carece de un sistema efectivo y obligatorio de verificación. Las Peticionarias agregan que las respuestas obtenidas mediante solicitudes de acceso a la información pública sobre los vehículos verificados entre 2022 y 2025 —incluidas respuestas de incompetencia de diversas autoridades— evidencian la ausencia de un sistema institucional claramente definido y operativo.¹⁶
14. Las Peticionarias aseveran que dichas omisiones no constituyen hechos aislados, sino que reflejan un patrón estructural y persistente de falta de aplicación efectiva de la legislación ambiental en materia de movilidad sustentable, control de emisiones vehiculares, verificación vehicular obligatoria y coordinación intergubernamental en materia de calidad del aire. Según las Peticionarias, la información obtenida mediante múltiples solicitudes de acceso a la información pública presentadas entre 2025 y 2026 revela 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.¹⁷
15. Las Peticionarias precisan que la petición no tiene por objeto cuestionar o afectar a la industria automotriz ni a actor económico alguno, sino 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. Con fundamento en lo anterior, las Peticionarias solicitan al Secretariado que admita la petición y considere la elaboración de un expediente de hechos, de conformidad con el artículo 24.28 del T-MEC.

III. ANÁLISIS

16. El Secretariado de la CCA está facultado para examinar peticiones en las que se asevere que una Parte del T-MEC está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de sus leyes ambientales. El Secretariado reitera –tal como lo ha expresado con anterioridad,

¹⁵ Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, publicada en el *Periódico Oficial del Estado de Jalisco* el 6 de junio de 1989, en: <https://bit.ly/LEEPA_Jalisco>; Gobierno de Jalisco (2026), “verificación Responsable”, en: <<https://bit.ly/4gxvvPK>>; Narración de Hechos § 26 y nota al pie 17; Anexo 1, Respuestas a solicitudes de información, apartado ausencia de sanciones.

¹⁶ Narración de Hechos, §§ 30-33; Gobierno de Nuevo León y Clean Air Institute (2023), *Plan Integral para la Gestión Estratégica de la Calidad del Aire (PIGECA)*, p. 119, en: <https://bit.ly/PIGECA_>; Anexo 1, Respuestas a solicitudes de información, apartados ausencia de sanciones, [ausencia de inspecciones](#) y [falta de coordinación](#).

¹⁷ Narración de Hechos, §§ 34 y 36; Anexo 1, Respuestas a solicitudes de información.

en sus determinaciones emitidas con base en los artículos 14 y 15 del ACAAN¹⁸– que los requisitos de los artículos 24.27(1), (2) y (3) del Tratado no se rigen como un instrumento de examen procesal que imponga una gran carga a los peticionarios¹⁹ y, por ello, deben interpretarse ampliamente, en consonancia con los objetivos del capítulo 24 del T-MEC.²⁰ El Secretariado revisó la petición en cuestión con tal perspectiva en mente.

i. Artículo 24.27(1)

17. El artículo 24.27(1) del T-MEC establece que “cualquier persona de una Parte podrá presentar una petición [en la] que [se] asevere que una Parte está incurriendo en omisiones en la aplicación efectiva de sus leyes ambientales”.
18. El artículo 1.5 del T-MEC²¹ define el término *persona de una Parte* como “un nacional o una empresa de una Parte”. A su vez, *nacional* significa una “persona física con nacionalidad [o calidad de residente permanente] de una Parte”, en tanto que *empresa* corresponde a “cualquier entidad constituida u organizada conforme al derecho aplicable, tenga o no fines de lucro, y sea de propiedad privada o bajo propiedad o control gubernamental, incluidas una sociedad, fideicomiso, participación, empresa de propietario único, empresa conjunta, asociación u organización similar “constituida conforme al ordenamiento jurídico de una Parte”. En conjunto, estas definiciones aclaran que una entidad organizada conforme al derecho de una Parte califica como “persona de una Parte” facultada para presentar una petición.
19. Respecto de la organización **Colectivo Salud y Justicia Ambiental**, es una organización constituida el 29 de agosto de 2018; establecida en Tijuana, Baja California, y con número de registro 6121375.²² La petición señala que dicha organización está dedicada a cuestiones sobre la justicia ambiental en la zona fronteriza entre México y Estados Unidos y que antes de su constitución legal, fue la organización que presentó la petición

¹⁸ SEM-97-005 (*Biodiversidad*), Determinación conforme al artículo 14(1) del ACAAN (26 de mayo de 1998), pp. 2-3, en: <<https://bit.ly/3Jx7Fpn>>; SEM-98-003 (*Grandes Lagos*), Determinación conforme a los artículos 14(1) y (2) del ACAAN (8 de septiembre de 1999), pp. 2-3, en: <https://bit.ly/DET14_1_2_98-003> [Determinación, Grandes Lagos].

¹⁹ SEM-20-001 (*Tortuga caguama*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (8 de febrero de 2021), § 8, en: <<https://bit.ly/3MOF4IX>> [Determinación, Tortuga caguama]; SEM-21-001 (*Terminal Fairview*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (9 de marzo de 2021), § 6, en: <<https://bit.ly/3P377Ke>>; SEM-21-002 (*Vaquita marina*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (8 de septiembre de 2021), § 8, en: <<https://bit.ly/46Rmf3B>> [Determinación, Vaquita marina].

²⁰ Cfr. Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC), publicado en el *Diario Oficial de la Federación* (DOF) el 29 de junio de 2020, Artículo 24.2, en: <<https://bit.ly/3U1Kia4>> [T-MEC].

²¹ El Secretariado tiene en mente la adopción del Protocolo Modificatorio al Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (“el Protocolo”), mediante el cual se añadieron disposiciones a los capítulos 1 y 24, por lo que la numeración de algunos artículos de dicho instrumento se recorrió. Tal es el caso del artículo 1.5 “Definiciones generales”, inicialmente artículo 1.4, pero luego reenumerado en apego al Protocolo. Así, en el caso de la versión en español, es necesario consultar el T-MEC y su Protocolo.

²² Petición, p. 1.

SEM-98-007 (*Metales y Derivados*) que llevó a la constitución de un expediente de hechos ante la CCA.²³

Con relación a **Víctimas de Violencia Vial**, es una organización constituida el 16 de abril de 2010; establecida en Guadalajara, Jalisco, y con número de registro 13791. La petición señala que dicha organización “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.”²⁴

20. Respecto de la organización **ENLACE, Legislación, Ambiente y Sociedad**, se trata de una organización “orientada al análisis y propuesta de políticas públicas” y el “fortalecimiento de la participación ciudadana para la protección ambiental y el desarrollo sostenible”.²⁵ La organización fue constituida el 13 de octubre de 2005; está establecida en León, Guanajuato, y tiene número de registro 17561.
21. Por cuanto a **Alianza del Aire Nuevo León**, la petición señala que 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.”²⁶ El Secretariado nota que la petición no cuenta con información sobre la constitución formal de la organización **Alianza del Aire Nuevo León**.
22. El Secretariado determina que las organizaciones Colectivo Salud y Justicia Ambiental, Víctimas de la Violencia Vial, ENLACE, Legislación, Ambiente y Sociedad son personas de una Parte en el sentido del T-MEC. En caso de que las Peticionarias deseen que la organización **Alianza del Aire Nuevo León** sea considerada en el trámite de la petición en cuestión, deben adjuntar información sobre su constitución.

B. Leyes ambientales en cuestión

23. El siguiente criterio previsto en el artículo 24.27(1) es si la petición identifica una “ley ambiental” en el sentido del T-MEC.
24. El artículo 24.1 del T-MEC establece que:

[L]ey ambiental significa una **ley o reglamento** de una Parte, o disposiciones de los mismos, incluyendo cualquiera que implemente las obligaciones de la Parte bajo un acuerdo multilateral de medio ambiente, cuyo propósito principal sea la protección del medio ambiente, o la prevención de un peligro contra la vida o la salud humana, a través de:

- a) la prevención, la reducción o control de una fuga, descarga o emisión de contaminantes ambientales;
- b) el control de productos químicos, sustancias, materiales, o desechos peligrosos o tóxicos para el medio ambiente, y la difusión de información relacionada con ello; o

²³ Colectivo Salud y Justicia Ambiental A.C. (s.f.), en: <<https://colectivosja.org/>>; Narración de Hechos, nota al pie 1.

²⁴ Petición, p. 2; Narración de Hechos, nota al pie 2.

²⁵ Narración de Hechos, nota al pie 4.

²⁶ Narración de Hechos, nota al pie 3; Petición, p. 3.

c) la protección o conservación de la flora o fauna silvestre,¹ incluso especies en peligro de extinción, su hábitat y las áreas naturales bajo protección especial;² pero no incluye una **ley o reglamento**, o disposiciones de los mismos, relacionados directamente con la seguridad e higiene del trabajador, ni una ley o reglamento, o disposiciones de los mismos, cuyo propósito principal sea el manejo de recursos naturales con propósitos de subsistencia o recolección aborigen.²⁷

¹ Las Partes reconocen que “protección o conservación” podrá incluir la protección o conservación de la diversidad biológica.

² Para los efectos de este capítulo, el término “áreas naturales bajo protección especial” significa aquellas áreas definidas por la Parte en su ordenamiento jurídico.

[...]

b) para México, una ley del Congreso o reglamento promulgado conforme a una ley del Congreso que es aplicable por acción del nivel federal del gobierno.²⁸

25. Aunque una ley pueda tener por objeto la protección del medio ambiente o de la salud humana, algunas de sus disposiciones pueden no ser directamente exigibles por las autoridades federales o pueden carecer de la especificidad necesaria para ser aplicadas directamente. También es posible que las disposiciones citadas no guarden relación con el asunto planteado en la petición. El Secretariado evaluó si las disposiciones jurídicas citadas en la petición corresponden a leyes ambientales en el sentido del T-MEC y si son aplicables a las cuestiones planteadas por las Peticionarias. El Secretariado determinó que algunas disposiciones individuales de leyes y reglamentos a las que las Peticionarias hacen referencia —pero no todas— cumplen con los criterios de elegibilidad. El Secretariado expone sus razones a continuación.
26. Los instrumentos jurídicos citados por las Peticionarias se listan a continuación.

Cuadro 1. Instrumentos jurídicos y sus disposiciones citadas en la petición

Nombre	Sigla o abreviatura	Disposición citada
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos	Constitución	Artículo 4, párrafos cuarto y quinto, 25: párrafo primero, y 73: fracción XXIX-G
Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente	LGEEPA	Artículos 7: fracciones III, XIII y XIV, 110, 111: fracción II, y 112
Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera	RPCCA	Artículo 7: fracción XIII, y 39: fracciones I y II.
Ley General de Movilidad y Seguridad Vial	LGMSV	Artículos 6, 7, 23 y 25.
Ley General de Cambio Climático	LGCC	Artículos 30: fracción IV, 33: fracción IX y 34: fracción III
Norma Oficial Mexicana NOM-041-SEMARNAT-2015 que establece los límites máximos	NOM-041	

²⁷ T-MEC, Artículo 24.1.

²⁸ *Idem.*

permisibles de emisiones de gases contaminantes
provenientes del escape de los vehículos
automotores en circulación que usan gasolina
como combustible

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	NOM-045	Numerales 1 y 7.3
Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California	Constitución del estado de Baja California	Artículo 7
Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California		Artículos 1 y 6
Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California		Artículos 13, 14 y 15
Decreto por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera	Decreto de Regularización de Vehículos	Artículo 5: fracción III
Constitución Política del Estado de Nuevo León		Artículo 3
Ley Ambiental del Estado de Nuevo León		Artículo 1
Ley de Movilidad Sustentable y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León		Artículo 3
Constitución Política del Estado de Jalisco		Artículo 4
Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco		Artículo 2: fracción I, inciso b), fracción III y fracción IV
Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Jalisco;		Artículos 148 bis y 150
Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y El Caribe.	Acuerdo de Escazú	Artículos 5 y 6

a) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

27. Las Peticionarias citan el **artículo 4, párrafos cuarto y quinto**. Tal como el Secretariado lo ha determinado con anterioridad y como México lo ha hecho saber, el artículo 4 constitucional puede considerarse siempre que se complemente con el análisis de la ley ambiental en cuestión.²⁹
28. El texto vigente constitucional señala en el **artículo 4 párrafo cuarto** el derecho humano a la salud al reconocer que “[T]oda persona tiene derecho a la protección de la salud.” Al respecto, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha señalado que el deterioro ambiental menoscaba derechos fundamentales, como la salud, por lo que la protección

²⁹ Determinación, Tortuga caguama.

del medio ambiente es condición necesaria para el pleno ejercicio de la salud;³⁰ ha reconocido además que la salud pública y el medio ambiente sano son derechos de valor intrínseco por lo que el Estado debe adoptar medidas eficaces para proteger estos derechos frente a intereses económicos;³¹ y que la protección constitucional refleja la proyección transversal para garantizar el derecho a la salud de las personas.³² El Secretariado determina que el artículo 4 párrafo cuarto califica como ley ambiental conforme al artículo 24.1 T-MEC pues tiene como propósito principal la protección de la salud de las personas.

29. Por otro lado, las Peticionarias hacen cita del **párrafo quinto del artículo 4** constitucional. El artículo 4º tuvo una reforma el 17 de enero de 2025 mediante el cual se añadió un párrafo quinto el cual establece la restricción constitucional de toda actividad relacionada con “cigarrillos electrónicos y vapeadores y demás sistemas o dispositivos análogos que señale la ley” así como aquellas relativas al “uso ilícito del fentanilo y otras drogas sintéticas no autorizadas.” Más allá de determinar si dicha disposición califica como ley ambiental conforme al artículo 24.1 del T-MEC, el Secretariado nota que ésta no se relaciona con el asunto planteado por las Peticionarias, por lo que una petición revisada puede hacer cita de la fracción correspondiente.
30. Respecto del **artículo 25, párrafo primero** citado por las Peticionarias, este tiene por objeto garantizar que el desarrollo nacional sea integral y sustentable, y que fortalezca la soberanía de la Nación y su régimen democrático, así como el crecimiento económico, el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, a fin de permitir el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución. Al respecto, esta disposición puede calificar como ley ambiental en la medida en que está orientada parcialmente a la protección del medio ambiente;³³ sin embargo, debido a su carácter general, el Secretariado determina que dicha disposición no debe ser examinada de manera específica, sino que debe servir de guía para su análisis en relación con la petición SEM-26-005.
31. Respecto del **Artículo 73: fracción XXIX-G** establece la facultad del Congreso para expedir leyes “que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de los gobiernos 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 protección al ambiente, preservación y restauración del equilibrio ecológico; y de protección y bienestar de los animales.” El Secretariado considera que si bien esta disposición puede estar orientada a la protección del medio ambiente, ésta no puede considerarse para su análisis puesto faculta al Congreso para legislar en materia ambiental, aspecto que no se aborda en la petición. Además, se debe tener en mente que

³⁰ MEDIO AMBIENTE SANO, Tesis aislada, Suprema Corte de Justicia de la Nación, *Gaceta del Semanario Judicial de la Federación*, décima época, libro 55, tomo IV, 22 de junio de 2018, p. 3093, en: <<https://bit.ly/4ey8xWb>> [MEDIO AMBIENTE SANO].

³¹ DERECHO A UN MEDIO AMBIENTE SANO Y A LA SALUD PÚBLICA. SU GARANTÍA NO PUEDE CONDICIONARSE A CRITERIOS PURAMENTE ECONÓMICOS, Tesis de jurisprudencia, Suprema Corte de Justicia de la Nación, tesis 1a./J. 158/2025 (11a.), *Gaceta del Semanario Judicial de la Federación*, undécima época, libro 52, tomo II, 8 de agosto de 2025, p. 309, en: <<https://bit.ly/4oH3bMR>>.

³² MEDIO AMBIENTE SANO.

³³ SEM-26-002 (*Manejo de aguas residuales en Tijuana*), Determinación conforme al artículo 24.27(2) y (3) del T-MEC (25 de febrero de 2026), § 32, en: <https://bit.ly/DET_26-002>.

la supuesta falta de adopción de normatividad ambiental está fuera del alcance del proceso SEM.³⁴

b) Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente

32. Respecto del **artículo 7: fracciones III, XIII, y XIV**, establece facultades en materia ambiental que corresponde ejercer a los estados. El Secretariado ya ha determinado que las facultades en materia ambiental de los estados, si bien pueden tener como propósito la protección del medio ambiente o la prevención de un peligro para la salud humana, quedan fuera del alcance del proceso SEM porque el Secretariado únicamente puede tomar en consideración disposiciones cuya aplicación corresponda a las autoridades del nivel federal del gobierno, en conformidad con el artículo 24.1 del T-MEC.³⁵
33. El **artículo 110**, dispone que para la protección a la atmósfera se considerarán ciertos criterios: a) la calidad del aire debe ser satisfactoria en todos los asentamientos humanos y regiones del país (fracción I); y b) las emisiones de contaminantes de la atmósfera, de fuentes artificiales o naturales, fijas o móviles, deben ser reducidas y controladas para asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico (fracción II). El Secretariado determina que el artículo 110 de la LGEEPA califica como ley ambiental conforme al artículo 24.1 del T-MEC por estar orientada a la protección del medio ambiente y la salud humana a través de disposiciones que buscan regular la calidad del aire y el control de las emisiones.³⁶
34. El **artículo 111: fracción II**, establece que, para controlar, reducir o evitar la contaminación de la atmósfera la Semarnat cuenta con facultades para integrar y mantener actualizado el inventario de fuentes emisoras de contaminantes a la atmósfera de jurisdicción federal, y coordinarse con los gobiernos locales para integrar el inventario nacional y los regionales que correspondan. El Secretariado determina que esta disposición califica como ley ambiental conforme al artículo 24.1 del T-MEC por estar orientada a la protección del medio ambiente y la salud humana a través de disposiciones que protegen la calidad del aire, mediante el establecimiento de inventarios de calidad del aire actualizados.³⁷
35. El **artículo 112** lista diversas atribuciones de las autoridades estatales, municipios y la Ciudad de México. Como se ha señalado por el Secretariado, las facultades en materia

³⁴ La adopción de normatividad como frontera del mecanismo SEM ha sido planteado desde sus inicios. Al respecto, véanse: SEM-98-003 (*Grandes Lagos*), Determinación de conformidad con el artículo 14(1) del ACAAN (14 de diciembre de 1998), p. 3, en: <https://bit.ly/DET_98-003>. (la aplicación de la ley no comprende la supuesta falta de adopción de estándares); SEM-15-002 (*Manejo de residuos de TV analógicas*), Determinación de conformidad con el artículo 15(1) del ACAAN (2 de diciembre de 2016), § 43, en: <https://bit.ly/DET_15-002>. (determinar cómo legislar la clasificación de residuos cae fuera del ámbito del mecanismo SEM); SEM-25-001 (*Cuenca baja del río Nazas*), Determinación conforme al artículo 24.28(1) del T-MEC (10 de abril de 2026), § 63, en: <https://bit.ly/DET_25-001> [Determinación, Cuenca baja del río Nazas]. (sobre la verificación competencial del Secretariado que comprende, entre otras cosas, si se asevera la aplicación efectiva de la ley y no la adecuación de la norma).

³⁵ SEM-23-001 (*Desarrollo residencial en San Cristóbal de las Casas*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (10 de febrero de 2023), § 35, en: <https://bit.ly/DET_23-001> [Determinación, Desarrollo residencial SC].

³⁶ SEM-24-002 (*Refinería de Cadereyta*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (6 de junio de 2024), § 18, en: <https://bit.ly/DET_24-002> [Determinación, Refinería de Cadereyta].

³⁷ *Idem*. § 19.

ambiental de los estados (y en este caso de los municipios y de la Ciudad de México), si bien pueden tener como propósito la protección del medio ambiente o la prevención de un peligro para la salud humana, quedan fuera del alcance del proceso SEM porque el Secretariado únicamente puede tomar en consideración disposiciones cuya aplicación corresponda a las autoridades del nivel federal del gobierno, en conformidad con el artículo 24.1 del T-MEC.³⁸

c) Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera

36. El **artículo 7: fracción XIII** establece que compete a la Semarnat “[p]romover en coordinación con los Gobiernos de los Estados y Municipios, el establecimiento de sistemas de verificación del parque vehicular”. Al respecto, la disposición en cuestión califica como ley ambiental conforme al artículo 24.1 del T-MEC porque tiene como propósito principal el control de la contaminación del aire mediante el establecimiento de sistemas de verificación de vehículos automotores a cargo de las autoridades federales.
37. El **artículo 39: fracciones I y II** establece que los centros de verificación vehicular deberán operar conforme a los procedimientos de verificación que establezca la Semarnat (**fracción I**), así como mantener instalaciones y equipo funcionales para la prestación de servicio (**fracción II**). Al respecto, la disposición en cuestión califica como ley ambiental conforme al artículo 24.1 del T-MEC porque tiene como propósito principal el control de la contaminación del aire mediante condiciones de funcionamiento óptimos establecidos por autoridades federales respecto de los centros de verificación de vehículos automotores.

d) Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

38. La narración de los hechos de la petición señala que las disposiciones citadas de la LGMSV están orientadas a reducir emisiones contaminantes y/o proteger la salud humana³⁹ y sostiene que “[las obligaciones en materia de movilidad sustentable y verificación vehicular forman parte integral del marco jurídico ambiental mexicano y [...] 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.”⁴⁰
39. El Secretariado nota que las disposiciones de la LGMSV citadas en la petición tienen como propósito principal garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, e igualdad.⁴¹ Como tal, no se observa que tales disposiciones tengan como propósito principal la protección del medio ambiente, o la prevención de un peligro contra la vida o la salud humana a través de, *inter alia*, “la prevención, la reducción, o control de una fuga, descarga, o emisión de contaminantes ambientales” En virtud de ello, las siguientes disposiciones no se consideran para su análisis conforme a la definición de ley ambiental del artículo 24.1 del T-MEC:

³⁸ Determinación, Desarrollo residencial SC, § 35.

³⁹ Narración de Hechos, § 8.

⁴⁰ Narración de Hechos, § 9.

⁴¹ Véase: artículo 1 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada en el *DOF*, el 17 de mayo de 2022, en: <<https://bit.ly/LGMSV>>.

- i. El **artículo 6** que establece la “jerarquía de la movilidad” mediante la cual, se garantiza prioridad en el uso y disposición de los espacios físicos destinados al tránsito de personas peatonas y vehículos (vías) en el siguiente orden: peatones (fracción I); ciclistas (fracción II); transporte público (fracción III); transporte de carga (fracción IV), y vehículos automotores particulares (fracción V);
- ii. El **artículo 7** que establece el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial como mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia;
- iii. El **artículo 23** que reconoce los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares y que establece que en todo proceso 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 derechos ahí listados;
- iv. El **artículo 25** que establece la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y el contenido mínimo que debe de contener.

e) Ley General de Cambio Climático

40. El **artículo 30: fracción IV** dispone que las dependencias y entidades de la administración pública federal centralizada y paraestatal, las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, implementarán acciones para la adaptación al cambio climático, entre las que se incluye el “[e]stablecer planes de protección y contingencia ambientales en zonas de alta vulnerabilidad, áreas naturales protegidas y corredores biológicos ante eventos meteorológicos extremos”. Dicha disposición si bien puede calificar como ley ambiental conforme al artículo 24.1 del T-MEC, las Peticionarias deben aclarar la aplicación de esta disposición a las aseveraciones planteadas en su petición, puesto que de su simple lectura no se desprende su relación con el asunto de la petición SEM-26-005.
41. Por cuanto al **artículo 33: fracción IX** establece que las políticas públicas de mitigación tienen como propósito “[p]romover el incremento del transporte público, masivo y con altos estándares de eficiencia, privilegiando la sustitución de combustibles fósiles y el desarrollo de sistemas de transporte sustentable urbano y suburbano, público y privado”. El Secretariado estima que la disposición en cuestión califica como ley ambiental conforme al artículo 24.1 del T-MEC porque tiene como propósito principal la protección del medio ambiente a través de disposiciones para reducir la emisión de contaminantes ambientales a través del incremento de transporte público y la sustitución de combustibles fósiles.
42. El **artículo 34: fracción III** señala que, para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las entidades federativas y los municipios — conforme a sus respectivas competencias— promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a la agricultura, bosques y otros usos del suelo y preservación de los ecosistemas y la biodiversidad. Al respecto, si bien la disposición puede calificar como ley ambiental conforme al artículo 24.1 del T-MEC,⁴² la petición no contiene aseveraciones relacionadas con acciones de mitigación asociadas a la agricultura,

⁴² Determinación, Refinería de Cadereyta, § 17.

bosques y otros usos del suelo y preservación de los ecosistemas y la biodiversidad. En virtud de ello, esta disposición no se considera para su análisis.

43. El Secretariado determina que una petición revisada puede aclarar la forma en que los artículos 30: fracción IV y 34: fracción III de la LGCC se relacionan con las aseveraciones planteadas en la petición.

f) Norma Oficial Mexicana NOM-041-SEMARNAT-2015

44. La NOM-041-SEMARNAT-2015, publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 10 de junio de 2015 y expedida conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), la Ley Federal sobre Metrología y Normalización (LFMN) y la LGEEPA contiene disposiciones reglamentarias competencia de las autoridades federales y en conformidad con leyes del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos. Dicho instrumento tiene por objeto establecer los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes provenientes del escape de vehículos automotores en circulación que emplean gasolina como combustible, siendo de observancia obligatoria para los propietarios o poseedores de dichos vehículos, así como para los responsables de los centros de verificación vehicular. En consecuencia, el Secretariado determina que la NOM-041-SEMARNAT-2015, califica, en efecto, como ley ambiental, toda vez que su propósito principal es la protección del medio ambiente mediante la prevención de la contaminación atmosférica a través del control de emisiones vehiculares, lo cual coincide plenamente con el sentido del artículo 24.1 del T-MEC.

g) Norma Oficial Mexicana NOM-045-SEMARNAT-2006

45. La petición hace cita de la NOM-045-SEMARNAT-2006, publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 13 de septiembre de 2006 y expedida conforme a la LOAPF, la LFMN y la LGEEPA, contiene disposiciones reglamentarias competencia de las autoridades federales y en conformidad con leyes del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos. Dicho instrumento tiene por objeto fijar los límites máximos permisibles de opacidad del humo emitido por vehículos automotores en circulación que utilizan diésel como combustible, así como establecer el procedimiento de prueba y las características de los equipos destinados a su medición.
46. El Secretariado nota que la NOM citada por las Peticionarios fue actualizada mediante publicación en el DOF el 8 de marzo de 2018,⁴³ por lo que la denominación correcta es: Norma Oficial Mexicana NOM-045-SEMARNAT-2017 *Vehículos en circulación que usan diésel como combustible. Límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición*.
47. En particular, las Peticionarias hacen referencia a los numerales 1 y 7.3 de la NOM-45 publicada en 2007, los cuales, si bien resultan aplicables, es necesario corregir pues la norma vigente tuvo cambios en el texto de ambas disposiciones. En consecuencia, el Secretariado determina que la NOM-045 califica como ley ambiental, toda vez que su propósito principal es la protección del medio ambiente a través del control de emisiones vehiculares, lo cual

⁴³ Norma Oficial Mexicana NOM-045-SEMARNAT-2017 *Vehículos en circulación que usan diésel como combustible. Límites máximos permisibles de opacidad, procedimiento de prueba y características técnicas del equipo de medición*, publicada en el DOF el 8 de marzo de 2018, disponible en: <<https://bit.ly/4gGSEPP>>.

coincide plenamente con el sentido del artículo 24.1 del T-MEC. Sin embargo, es necesario que las Peticionarias señalen si hace únicamente cita de los numerales 1 y 7.3 de la norma. En caso de no recibir observaciones por las Peticionarias, el Secretariado se estará a la norma vigente, publicada en el DOF el 8 de marzo de 2018 y su análisis se limitará a ambos incisos de la NOM en cuestión.

h) Decreto por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera

48. El Decreto por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 2022, promueve la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera mediante la implementación de facilidades administrativas y estímulos aplicables en determinadas entidades federativas. En particular, las peticionarias hacen referencia al artículo 5, fracción III de dicho Decreto, disposición que prohíbe la importación definitiva y la regularización de vehículos que no cumplan con las condiciones físico-mecánicas o de protección ambiental establecidas en las normas federales o locales aplicables. En consecuencia, el Secretariado determina que dicha disposición califica como ley ambiental, toda vez que su propósito principal es garantizar la protección ambiental en el marco de la regularización de vehículos extranjeros, en relación con el control de emisiones vehiculares, lo cual coincide plenamente con el sentido del artículo 24.1 del T-MEC.

i) Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y El Caribe

49. Respecto de los artículos 5 y 6 del Acuerdo de Escazú, el Secretariado ha determinado que en peticiones anteriores presentadas conforme al capítulo 24 del T-MEC, que únicamente está autorizado a considerar las obligaciones de una Parte en términos de un acuerdo multilateral de medio ambiente cuando éstas se encuentren plasmadas en una ley del Congreso, o su reglamento, y sean competencia de las autoridades federales. En virtud de lo anterior, no se consideran leyes ambientales conforme al T-MEC y, por consiguiente, no se consideran para el análisis de aplicación efectiva el Acuerdo de Escazú citado en la petición.⁴⁴

j) Disposiciones de orden estatal citadas en la petición

50. A pesar de que podrían calificar como ley ambiental por estar orientadas a la protección del medio ambiente o la salud humana, las siguientes disposiciones citadas por las Peticionarias no se consideran relevantes para el análisis del Secretariado puesto únicamente califican como ley ambiental aquellas que hayan sido expedidas por el Congreso y cuya aplicación corresponda a las autoridades del nivel federal del gobierno, en conformidad con el artículo 24.1 del T-MEC.⁴⁵

⁴⁴ SEM-22-002 (*Tren Maya*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (22 de agosto de 2022), §§ 32-33, en: <https://bit.ly/DET_22-002>; SEM-22-001 (*Contaminación en Playa Hermosa*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (1 de julio de 2022), § 58, en: <https://bit.ly/DET_-22-001> [Determinación, Contaminación en Playa Hermosa].

⁴⁵ T-MEC 24.1 (b).; véase también, Determinación, Contaminación en Playa Hermosa, § 57 (en donde el Secretariado determinó que el Reglamento de Calidad Ambiental de Ensenada no calificó como ley ambiental toda vez que no fue promulgado conforme a una ley del Congreso ni es aplicable por una acción del gobierno federal).

- i. Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California
 - ii. Artículo 4 de la Constitución Política del Estado de Jalisco
 - iii. Artículos 1 y 6 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California
 - iv. Artículos 13, 14 y 15 de la Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California
 - v. Artículo 3 de la Constitución Política del Estado de Nuevo León
 - vi. Artículo 1 de la Ley Ambiental del Estado de Nuevo León
 - vii. Artículo 3 de la Ley de Movilidad Sustentable y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León;⁴⁶
 - viii. Artículo 2: fracción I, inciso b), fracción III y fracción IV de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco;⁴⁷
 - ix. Artículos 148 bis y 150 de la Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Jalisco
51. En resumen, el Secretariado considera que las siguientes disposiciones califican como ley ambiental de conformidad con el artículo 24.27(1) del T-MEC:
- i. Artículos 4, párrafo cuarto y 25, párrafo primero de la CPEUM;
 - ii. Artículos 7: fracciones III, XIII, y XIV; 110, y 111: fracción II de la LGEEPA;
 - iii. Artículos 7: fracción XIII; 39: fracciones I y II del RPCCCA;
 - iv. Artículo 33: fracción IX de la LGCC;
 - v. NOM-041
 - vi. NOM-045
 - vii. Decreto de Regularización de Vehículos
52. En una petición revisada, la Peticionaria podrá precisar sus aseveraciones respecto de la manera en que el Gobierno de México estaría incurriendo en una falta de aplicación efectiva de las demás disposiciones de ley ambiental que cita en la petición.

B Artículo 24.27(2)

53. El artículo 24.27(2) del T-MEC establece cinco requisitos que una petición debe satisfacer para ser admisible.

El Secretariado podrá examinar las peticiones conforme a este artículo si concluye que la petición:

⁴⁶ De acuerdo con la reforma publicada mediante la Compilación Legislativa del Estado de Nuevo León, la denominación correcta es: Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León. Véase: Secretaría General de Gobierno del Estado de Nuevo León, reforma del 24 de noviembre de 2023, disponible en: <<https://bit.ly/4eqt5kl>>.

⁴⁷ La denominación correcta de este instrumento es Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco. Véase el decreto núm. 28855/LXIII/22 publicado el 19 de octubre de 2022, disponible en: <<https://bit.ly/4g5ECar>>.

a. se presenta por escrito en inglés, francés o español;

54. La petición está redactada en español (sic), por lo que satisface el requisito establecido en el artículo 24.27(2)(a) del T-MEC.

b. identifica claramente a la persona que presenta la petición:

55. La petición incluye el nombre, domicilio, dirección de correo electrónico y número telefónico de las Peticionarias y de las personas que las representan: información suficiente y adecuada para identificarlas, comunicarse con ella y evaluar si cumple con los requisitos del artículo 24.27(1).
56. Al respecto, el Secretariado determina que la petición satisface el artículo 24.27(2)(b) del T-MEC.

c. proporciona información suficiente que permita la revisión de la petición, incluyendo las pruebas documentales en que la petición se sustente e identifica la ley ambiental sobre cuya aplicación efectiva se alega la omisión;

57. La petición incluye citas y referencias, así como numerosos anexos que contienen información proveniente de diversas publicaciones y estudios. La petición incluye enlaces a información de acceso público. A continuación, se presenta un resumen de algunos de los anexos más relevantes incluidos en la petición:
- i. Los documentos anexos a la petición incluyen el *Decreto por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera*, que hayan sido ensamblados o fabricados en México, Estados Unidos de América o Canadá y que se encuentren hasta el 19 de octubre de 2021 en alguna entidad federativa objeto del decreto.⁴⁸
 - ii. La petición proporciona una auditoría de desempeño de la Semarnat, respecto a los Programas de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire (ProAire). Relativo a las entidades mencionadas en la petición, la auditoría señala que el ProAire de Mexicali 2011-2020 establece 5 estrategias, 40 medidas y 216 acciones y que a partir de 2013 implementó su PVVO. Para el estado Nuevo León, indica la publicación de su ProAire en 2016 y para el estado de Jalisco no se tiene información. Finalmente, señala algunos problemas centrales como: *en 2017, no se contó con información que permitiera determinar si con la implementación de los ProAire, se controlaron y disminuyeron las emisiones de contaminantes a la atmósfera y el indicador de propósito no permite medir la eficacia de la implementación de los ProAire para detener y revertir la contaminación del aire*, entre otros.⁴⁹
 - iii. La petición incluye documentos de política pública a nivel federal y estatal que tienen como objetivo mejorar la calidad del aire para prevenir problemas de salud y mejorar la calidad de vida de la población, reducir la emisión de contaminantes,

⁴⁸ Presidencia de la República (2022), “Decreto por el que se fomenta la regularización de vehículos usados de procedencia extranjera”, publicado en el *DOF* el 29 de diciembre de 2022, en: <<https://bit.ly/4w4Q4rA>>.

⁴⁹ ASF (2018), “Auditoría de Desempeño: 2017-0-16100-07-0424-2018, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Programas de Calidad del Aire y Verificación Vehicular”, en: *Informe Individual del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2017*, Auditoría Superior de la Federación, pp. 1,14,19,20 y 21, en: <<https://bit.ly/4glpIBU>>.

conservar los ecosistemas, regenerar y proteger la cobertura vegetal urbana y rural e impulsar la movilidad sustentable,⁵⁰ y los lineamientos para la verificación de vehículos automotores para el estado de Baja California⁵¹

- iv. La petición facilita documentos de la CCA donde abordan, desde distintos enfoques, la problemática de las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al transporte en América del Norte. Incluye desde una determinación y estudios de los impactos del comercio y los corredores de transporte en la calidad del aire, hasta la formulación de recomendaciones y políticas de cooperación trinacional orientadas a la reducción de emisiones, el fortalecimiento en la gestión regional de la calidad del aire y la promoción de sistemas de movilidad sustentable como instrumentos clave para la disminución de la contaminación atmosférica.⁵²
- v. La petición proporciona respuestas a solicitudes de información relacionadas con los temas de la petición sobre la inexistencia de datos, los indicadores de cumplimiento, la falta de coordinación y la ausencia de infraestructura, sanciones e inspecciones.
- vi. La petición aporta publicaciones científicas sobre la estimación de carbono negro, hidrocarburos aromáticos policíclicos y otros contaminantes (CO, NOx, COVs y PM_{2.5}) emitidos por el parque vehicular en la Ciudad de México;⁵³ los efectos a corto plazo del monóxido de carbono sobre la mortalidad total y cardiovascular⁵⁴ y un

⁵⁰ SEMARNAT (2016), *Estrategia Nacional de Calidad del Aire 2017–2030, Propuesta*, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en: <<https://bit.ly/ENCA2016>>; Gobierno de Nuevo León y Clean Air Institute (2023), *Plan Integral para la Gestión Estratégica de la Calidad del Aire (PIGECA)*, en: <<https://bit.ly/PIGECA>>; SEMARNAT y SPA (2018), *Programa de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire del Estado de Baja California 2018-2027*, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Secretaría de Protección al Ambiente del estado de Baja California, en: <<https://bit.ly/ProAire>>.

⁵¹ Decreto del Ejecutivo mediante el cual se emite el Programa de Verificación Vehicular Obligatorio para el estado de Baja California 2018, publicado en el *Periódico Oficial del estado de Baja California* el 31 de diciembre de 2017, núm. 59, tomo CXXIV, sección IX, Gobierno del estado de Baja California, en: <<https://bit.ly/4fWpZpK>>.

⁵² CCA (s.f.), *Informe anual 1999*, Comisión para la Cooperación Ambiental, Montreal, Canadá, en: <<https://bit.ly/4uOKZCv>>; CCA (2003), *Informe anual 2001*, Comisión para la Cooperación Ambiental, Montreal, Canadá, en: <<https://bit.ly/4oHcdcS>>; CCA (2011), *Un solo destino: La sustentabilidad. Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte de carga en américa del norte*, Cooperación Ambiental, Montreal, Canadá, en: <<https://bit.ly/4gBLQ66>>; CCA (s.f.), *Informe anual 2012*, Comisión para la Cooperación Ambiental, Montreal, Canadá, en: <<https://bit.ly/4uQi3Ko>>; SEM-23-007 (*Contaminación por embarcaciones en el Pacífico canadiense*) Determinación conforme al artículo 24.27(2) y (3) del T-MEC (4 de diciembre de 2023), en: <<https://bit.ly/4w26SiR>>; CCA (2024), Acta resumida (4-5 de diciembre de 2024), *Horizonte 2030 a nuestro alcance: perspectivas ambientales para la cooperación en América del Norte*, Foro público del Comité Consultivo Público Conjunto, Comisión para la Cooperación Ambiental, Ciudad de México, México, en: <<https://bit.ly/4vttZDa>>.

⁵³ Jiang *et al.* (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*, vol. 5, núm. 12, pp. 3377–3387, en: <<https://doi.org/10.5194/acp-5-3377-2005>>.

⁵⁴ E. Samoli *et al.* (2007), “Short-term effects of carbon monoxide on mortality: an analysis within the APHEA project”, *Environmental Health Perspectives*, vol. 115, núm. 11, pp. 1578–1583, en: <[10.1289/ehp.10375](https://doi.org/10.1289/ehp.10375)>.

análisis sobre la relación estructura urbana– oferta de transporte público–densidad poblacional.⁵⁵

- vii. La petición facilita un documento guía que determinan las acciones prioritarias para mejorar la calidad del aire⁵⁶, una síntesis histórico–científica que fundamenta el uso de las guías de calidad del aire de la OMS como referencia para elaborar políticas públicas ambientales basadas en evidencia⁵⁷ y páginas de internet con datos sobre las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero.⁵⁸
- viii. La petición aporta un reporte de resultados de la medición de contaminantes como PM_{2.5}, PM₁₀ y CO₂, y la calidad del aire en Tijuana y Rosarito, Baja California⁵⁹ y una infografía sobre el panorama general de la contaminación del aire en la Zona Metropolitana de Monterrey, destacando su impacto en la salud, el medio ambiente y el desarrollo socioeconómico.⁶⁰
- ix. La petición incluye dos comunicados, uno sobre la necesidad de impulsar una transición hacia un autotransporte más limpio en México⁶¹ y, otro relativo el incumplimiento de las normas de calidad del aire durante más de una década en Nuevo León.⁶² Además, incluye una nota periodística sobre la falla en 11 de las 15 estaciones de monitoreo ambiental para medir PM_{2.5} en la zona metropolitana de Monterrey⁶³
- x. La petición indica las páginas web de las organizaciones, Colectivo Salud y Justicia Ambiental⁶⁴, Víctimas de Violencia Vial⁶⁵ y la Alianza del Aire Nuevo León⁶⁶.

⁵⁵ E. Guerra *et al.* (2018), “Urban form, transit supply, and travel behavior in Latin America: Evidence from Mexico's 100 largest urban areas”, *Transport Policy*, vol. 69, pp. 98-105, en: [10.1016/j.tranpol.2018.06.001](https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.06.001).

⁵⁶ A. Puentes Riaño-ONU-CDH (2026), *Acciones prioritarias para respirar aire limpio, proteger la salud pública y garantizar un medio ambiente saludable*, Informe de la Relatora Especial sobre el derecho humano a un medio ambiente limpio, saludable y sostenible, Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, Doc. ONU A/HRC/61/47, en: <https://bit.ly/4vwm0Us>.

⁵⁷ WHO Regional Office for Europe (2017), *Evolution of WHO air quality guidelines: past, present and future*, World Health Organization, Regional Office for Europe, Copenhagen, en: <https://bit.ly/4xKgvEE>.

⁵⁸ INEGI (2024), “Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero 2020”, Red Nacional de Metadatos, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en: <https://bit.ly/4wqRH35>; OECD (s.f.), “Air and GHG emissions”, Organisation for Economic Co-operation and Development, en: <https://bit.ly/4oUa2mn>.

⁵⁹ Colectivo Salud y Justicia Ambiental A.C. (2024), *Resultados del monitoreo en Tijuana y Rosarito Baja California*, Reporte parcial del proyecto: Dando Sentido Comunitario al medio ambiente de California-BC (Making Community Sense of Cali-Baja Environments Project), en: <https://bit.ly/43UqyJv>.

⁶⁰ OCCAMM (s.f.), “Panorama General de la Contaminación del Aire en la ZMM”, Observatorio Ciudadano de la Calidad del Aire del Área Metropolitana de Monterrey, en: <https://bit.ly/4oHmvK2>.

⁶¹ Senado de la República (2026), “Indispensable que México avance hacia un autotransporte más limpio, coinciden senadores y expertos”, Coordinación de Comunicación Social, LXVI Legislatura, México, 8 de abril de 2026, en: <https://bit.ly/4uXfoij>.

⁶² Consejo Cívico (2019), “Descuida NL normas de calidad del aire en últimos 14 años”, Nuevo León, México, 28 de marzo de 2019, en: <https://bit.ly/4eChoWT>.

⁶³ J. Villasáez (2026), “Falla 73% de estaciones en PM_{2.5}”, *El Norte*, en: <https://bit.ly/4aj8lJc>.

⁶⁴ Colectivo Salud y Justicia Ambiental A.C. (s.f.), en: <https://colectivosja.org/>.

⁶⁵ Víctimas de Violencia Vial A.C. (2011), “México: Víctimas de Violencia Vial A.C.”, en: <https://bit.ly/4vykZwC>.

⁶⁶ Alianza del Aire Nuevo León (2025), en: <https://bit.ly/4ep2GUq>.

- xi. La petición cita un documento al que no fue posible acceder debido a que no está disponible en internet.⁶⁷
58. El Secretariado determina que la petición satisface el artículo 24.27(2)(c) del T-MEC.
- d. parece encaminada a promover la aplicación de la ley y no a hostigar una industria; y*
59. Al evaluar el requisito del artículo 24.27(2)(d), el Secretariado considera si la petición se centra en actos y omisiones de la Parte y no en el cumplimiento de una compañía o un negocio en particular, especialmente si se trata de un competidor que pueda beneficiarse de la petición; asimismo considera si la petición resulta intrascendente.⁶⁸
60. La Peticionaria señala que:
- 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.⁶⁹
61. El Secretariado considera que se cumple el artículo 24.27(2)(d) del T-MEC, ya que la petición no está encaminada a hostigar una industria, ni es un competidor en la industria automotriz. Las Peticionarias enfocan sus aseveraciones en la supuesta falta de acciones de aplicación de la ley ambiental de la Parte en materia de movilidad sustentable, contaminación atmosférica por vehículos automotores y la instrumentación efectiva de programas de verificación vehicular en México, cuestión que tampoco resulta intrascendente.
- e. Señala si el asunto ha sido comunicado por escrito a las autoridades pertinentes de la Parte y, si la hay, la respuesta de la Parte*
62. La Peticionaria explica que para documentar los hechos expuestos en la petición, las Peticionarias han presentado múltiples solicitudes de acceso a la información ante autoridades federales, estatales y municipales y que como consecuencia “las autoridades

⁶⁷ SEMADET (2022), *Programa para Mejorar la Calidad del Aire del Estado de Jalisco 2022–2030 (PROAIRE Jalisco)*, Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial del estado de Jalisco.

⁶⁸ Véase el inciso 5.4 de las anteriores *Directrices para la presentación de peticiones sobre aplicación efectiva de la legislación ambiental*. Si bien las *Directrices* estuvieron vigentes durante el régimen del ACAAN, éstas contienen una guía interpretativa que sirve de auxilio al Secretariado en la instrumentación del mecanismo SEM. CCA (2013), *Directrices para la presentación de peticiones relativas a la aplicación efectiva de la legislación ambiental conforme a los artículos 14 y 15 del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte*, Comisión para la Cooperación Ambiental, p. 6, en: <<https://bit.ly/4spyEEc>> [Directrices].

⁶⁹ Narración de Hechos, § 45.

competentes tienen conocimiento de la problemática descrita”.⁷⁰ Los documentos que acreditan las solicitudes de información y la respuesta de los órganos de transparencia gubernamental se adjuntan a la petición.⁷¹ Asimismo, las Peticionarias señalan que “participan de manera activa en el seguimiento de políticas ambientales, la promoción de la calidad del aire y la movilidad sustentable” y que, por ejemplo, una de las organizaciones participó en una reunión pública el 8 de abril de 2026 en el Senado de la República en el cual participó un funcionario adscrito a la Semarnat.⁷²

63. El Secretariado ha reiterado que la comunicación a la autoridad competente tiene por objeto asegurar que “las autoridades competentes están al tanto del asunto en cuestión”⁷³ antes de la presentación de una petición ante el Secretariado⁷⁴ y dar a dichas autoridades la oportunidad de adoptar medidas en el ámbito de sus atribuciones administrativas.⁷⁵ Asimismo, no resulta indispensable que sea el peticionario quien haya presentado la comunicación del asunto, pues esto se puede acreditar con la comunicación hecha por un tercero.⁷⁶
64. El Secretariado ya ha determinado que las solicitudes de información pueden reemplazar la comunicación por escrito a la autoridad pertinente de la Parte.⁷⁷ Las solicitudes de información si bien son un mecanismo para que cualquier persona interesada pueda allegarse de información pública gubernamental, no constituye en sí la comunicación a la autoridad competente para que éstas puedan tomar acciones en relación con la preocupación de un peticionario y que, en todo caso, pueda adoptar las medidas pertinentes, en la aplicación de la ley. Asimismo, se debe de dar un periodo de tiempo razonable para que las autoridades puedan atender el comunicado y, en su caso, responder por escrito.⁷⁸
65. El Secretariado considera que la petición no satisface el requisito establecido en el artículo 24.27(2)(e) del T-MEC. Las Peticionarias pueden presentar más información en forma de una petición revisada, acompañando documentos que acrediten la comunicación del asunto a la autoridad pertinente y la respuesta de la Parte, si la hubiere.

D. Análisis de conformidad con los requisitos del artículo 24.27(3) del T-MEC

66. El artículo 24.27(3) del Tratado establece cuatro criterios adicionales que orientan el proceso de revisión del Secretariado, a saber:

⁷⁰ Narración de Hechos, § 43.

⁷¹ Anexo 1. Patrón persistente de incumplimiento.

⁷² Narración de Hechos, § 41.

⁷³ SEM-06-003 y SEM-06-004 (*Ex Hacienda El Hospital II y III*), Notificación al Consejo conforme al artículo 15(1) del ACAAN (12 de mayo de 2008), p. 18, en: <<https://bit.ly/47A2A8m>>.

⁷⁴ SEM-09-004 (*Minería en Quebec*), Determinación conforme al artículo 14(1) del ACAAN (20 de octubre de 2009), p. 8, en: <<https://bit.ly/4bhsmQ8>>.

⁷⁵ Determinación, Refinería de Cadereyta, §26; SEM-24-001 (*Time Ceramics*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (5 de junio de 2024), § 10, en: <<https://bit.ly/4aTzgMs>>.

⁷⁶ SEM-24-001 (*Time Ceramics*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (4 de marzo de 2024), § 29, en: <<https://bit.ly/4lhVBXE>> [Determinación, Time Ceramics].

⁷⁷ Determinación, Cuenca baja del río Nazas, § 59.

⁷⁸ *Ibid.*, § 73.

a. la petición alega daño a la persona que la presenta;

67. El Secretariado ha señalado que, al considerar la cuestión del daño, debe determinarse si el daño alegado se debe a la presunta falta de aplicación efectiva de la ley ambiental y si dicho daño guarda relación con la protección del medio ambiente.⁷⁹ Las determinaciones emitidas por el Secretariado conforme al artículo 24.27 del T-MEC que han concluido con la elaboración de un expediente de hechos confirman que la consideración del daño está vinculada a la presunta falta de aplicación efectiva de la ley ambiental.⁸⁰
68. La petición sostiene que “la contaminación atmosférica constituye uno de los principales problemas ambientales y de salud pública en México”;⁸¹ que “diversas ciudades mexicanas presentan concentraciones recurrentes de PM_{2.5}, PM₁₀, O₃ y NO_x”;⁸² que las emisiones provenientes de vehículos automotores, además de ser una de las principales fuentes de contaminación atmosférica en las ciudades, contienen contaminantes que ocasionan enfermedades respiratorias;⁸³ que 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;⁸⁴ que en el área metropolitana de Guadalajara persisten episodios recurrentes de contaminación atmosférica y altos niveles de exposición poblacional a contaminantes asociados al transporte automotor;⁸⁵ que la zona metropolitana de Monterrey enfrenta “una de las crisis de calidad del aire más severas del país”, donde se registran “episodios recurrentes de contaminación atmosférica asociados a partículas finas y ozono”.⁸⁶ La Peticionaria enfatiza que:

[L]a 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

⁷⁹ SEM-19-004 (*Búho barrado*), Determinación conforme al artículo 14(1) y (2) del ACAAN (21 de noviembre de 2019), § 28, en: <<https://bit.ly/3PchkEa>>; SEM-11-002 (*Cañón del Sumidero II*), Determinación conforme al artículo 14(1) y (2) del ACAAN (6 de septiembre de 2012), § 36, en: <<https://bit.ly/4sAS0pV>>; SEM-13-001 (*Desarrollo turístico en el Golfo de California*), Determinación conforme al artículo 14(1) y (2) del ACAAN (12 de noviembre de 2013), § 62, en: <<https://bit.ly/4b4ETY8>>; *Cfr.* Directrices, inciso 7.4, en: <<https://bit.ly/4spyEEe>>.

⁸⁰ El Secretariado consideró la admisibilidad de las aseveraciones relativas al daño a la tortuga caguama a la luz de las actividades de embarcaciones pesqueras y la aplicación de la legislación en cuestión, Determinación, Tortuga caguama, § 57; así como el peligro derivado de artes de pesca para la ballena franca del Atlántico Norte, SEM-21-003 (*Ballena franca del Atlántico Norte*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (4 de noviembre de 2021), § 81, en: <<https://bit.ly/4ryXQaA>>; y el peligro de extinción de la vaquita marina debido a actividades de pesca ilegal, Determinación, Vaquita marina § 41.

⁸¹ Narración de Hechos, § 1

⁸² *Idem.*

⁸³ *Ibid.*, § 2.

⁸⁴ *Ibid.*, § 22.

⁸⁵ *Ibid.*, § 28.

⁸⁶ *Ibid.*, § 30.

móviles, como parte de sus obligaciones en materia de derechos humanos y protección ambiental.⁸⁷

69. El Secretariado considera que la petición cumple con el criterio establecido en el artículo 24.27(3)(a) del T-MEC.
- b. la petición, por sí sola o conjuntamente con otras peticiones, plantea asuntos cuyo estudio ulterior contribuiría a la consecución de las metas de este Capítulo;*
70. El artículo 24.2(2) del T-MEC establece que los objetivos del Capítulo 24 del Tratado son “promover políticas y prácticas comerciales y ambientales que se apoyen mutuamente; promover altos niveles de protección ambiental y una aplicación efectiva de las leyes ambientales; y mejorar las capacidades de las Partes para abordar asuntos ambientales relacionados con el comercio, incluso mediante la cooperación, en fomento al desarrollo sostenible.”
71. Por otro lado, y estimando la reciente objeción de la Parte en la admisibilidad de una petición,⁸⁸ se subraya, de nueva cuenta, que las cuestiones o aspectos relacionados con el comercio y/o la inversión no son necesariamente relevantes para promover la aplicación efectiva de la legislación ambiental conforme al proceso SEM; que la resolución de controversias relacionadas con el comercio y/o inversión no son una función del Secretariado dentro del marco del proceso SEM, y que dichas cuestiones únicamente exigibles entre las Partes a través de otros mecanismos procesales establecidos en el T-MEC, por lo que resulta innecesario que una petición acredite que existe un vínculo con asuntos comerciales o en materia de inversión.⁸⁹ Asimismo, se reitera que el estándar interpretativo del proceso SEM se inserta en el orden internacional y se sujeta a la prelación de normas internacionales.⁹⁰
72. El Secretariado considera que la petición SEM-26-005 (*Control de emisiones vehiculares*) plantea cuestiones relativas a la aplicación efectiva de la ley ambiental en cuestión directamente vinculadas con impactos a la salud pública y al medio ambiente derivados de la supuesta falta de control de emisiones vehiculares y la ausente y/o deficiente instrumentación de programas de verificación vehicular en Tijuana, Guadalajara, y Nuevo León.
73. El Secretariado concluye que la petición satisface el artículo 24.27(3)(b) del T-MEC.

⁸⁷ A. Puentes Riaño-ONU-CDH (2026), *Acciones prioritarias para respirar aire limpio, proteger la salud pública y garantizar un medio ambiente saludable*, Informe de la Relatora Especial sobre el derecho humano a un medio ambiente limpio, saludable y sostenible, Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, Doc. ONU A/HRC/61/47, §§ 31-37 y 68-72, en: <<https://bit.ly/4vwmoUs>>.

⁸⁸ SEM-25-001 (*Cuenca baja del río Nazas*), Determinación conforme al artículo 24.28(1) del T-MEC (10 de abril de 2026), p. 2, en: <https://bit.ly/DET_25-001> (donde se resume la posición de la Parte sobre la falta de evidencia sobre efectos en el comercio o la inversión entre las Partes lo que es, en su opinión, un elemento del núcleo competencial del capítulo 24).

⁸⁹ *Idem*. §16-18.

⁹⁰ *Idem*. §§ 18 y 35.

c. si se han buscado recursos al alcance de los particulares conforme a la legislación de la Parte;

74. El Secretariado ha señalado que la búsqueda de recursos al alcance de los particulares puede interpretarse de manera amplia y que este criterio puede satisfacerse mediante la presentación de una denuncia o haciendo referencia a una denuncia presentada por otra persona, organización o entidad.⁹¹ El Secretariado ha determinado en decisiones anteriores que este criterio se evalúa conforme a un estándar de razonabilidad, teniendo en cuenta que en algunos casos existen obstáculos para recurrir a dichos mecanismos.⁹²
75. En este sentido, el Secretariado considera que en ocasiones puede resultar imposible iniciar procedimientos judiciales o administrativos en relación con una multiplicidad de infractores,⁹³ o lo que el litigio puede no constituir una estrategia conveniente para abordar determinadas presuntas infracciones;⁹⁴ que puede resultar difícil solicitar recursos específicos disponibles para particulares respecto de una presunta falta generalizada de aplicación efectiva de la legislación ambiental;⁹⁵ que cuando la presunta falta de aplicación efectiva es de carácter generalizado, la carga para la Peticionaria de buscar recursos respecto de todas las infracciones constituye un elemento importante para determinar que se han adoptado “medidas razonables”,⁹⁶ y que puede existir una explicación jurídica al respecto.⁹⁷
76. En la petición no se menciona la presentación de denuncias u otros recursos respecto de estos asuntos por parte de la Peticionaria o de terceros en algún foro judicial o administrativo, salvo solicitudes de información a través de mecanismos de

⁹¹ SEM-21-001 (*Terminal Fairview*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (27 de abril de 2021), §§ 30-31, en: <<https://bit.ly/4bv5dvj>>. (determinando que la presentación de una queja ante la Canadian Transportation Agency cumplió con el criterio del artículo 24.27(3)(c) del T-MEC).

⁹² SEM-18-001 (*Quema agrícola transfronteriza*), Determinación conforme a los artículos 14(1) y (2) del ACAAN (19 de febrero de 2018), §§ 27-28, en: <<https://bit.ly/46RpPKY>> [Determinación, Quema agrícola transfronteriza] (“En situaciones similares, el Secretariado ha tenido que considerar si se tomaron medidas razonables con anterioridad a la presentación de la petición. Asimismo, ha considerado que en algunos casos la falta de medios puede limitar la capacidad del peticionario para acudir a los recursos al alcance de particulares. El Secretariado estima que factores tanto económicos como sociales pueden representar obstáculos para acudir a recursos al alcance de los particulares.”) Se omiten notas al pie; SEM-23-002 (*Producción de aguacate en Michoacán*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (6 de marzo de 2023), §§ 74-77, en: <<https://bit.ly/4ljcelw>> [Determinación, Producción de aguacate] (determinando que la petición cumple con el artículo 24.27(3)(c) del T-MEC dado que el Peticionario proporcionó una explicación razonable de la imposibilidad de ejercer recursos conforme al derecho mexicano); SEM-23-007 (*Contaminación por embarcaciones en el Pacífico canadiense*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (4 de diciembre de 2023), § 49, en: <<https://bit.ly/4trhNSP>> (determinando que una carta enviada al ministerio no fue suficiente para satisfacer el criterio relativo al ejercicio de recursos privados).

⁹³ SEM-97-003 (*Granjas porcinas de Quebec*), Notificación al Consejo conforme al artículo 15(1) del ACAAN (29 de octubre de 1999), p. 9, en: <<https://bit.ly/ADVSEM-97-003>>.

⁹⁴ Determinación, Grandes Lagos, p. 10.

⁹⁵ SEM-98-004 (*Minería en BC*), Notificación al Consejo conforme al artículo 15(1) del ACAAN (11 de mayo de 2001), p. 16, en: <<https://bit.ly/4s6Km6S>>.

⁹⁶ SEM-09-005 (*Pesquería en el río Skeena*), Determinación conforme a los artículos 14(1) y (2) del ACAAN (18 de mayo de 2010), § 44, en: <https://bit.ly/DET14_1_2_09-005>.

⁹⁷ *Idem*.

transparencia, los cuales, a juicio del Secretariado, no constituyen un recurso al alcance de los particulares para abordar los asuntos planteados en la petición.⁹⁸ Tampoco se expone por qué sería imposible buscar tales recursos en esta situación. Las solicitudes de información ante distintos órganos de transparencia gubernamental tienen como finalidad allegarse de información, pero no constituyen un mecanismo para hacer saber a las autoridades competentes sobre las preocupaciones planteadas por las Peticionarias.

77. La Peticionaria debe señalar una denuncia o acción legal en la que se planteen estos asuntos o explicar por qué es imposible interponer dicha denuncia o acción.
78. El Secretariado considera que la petición no cumple con el criterio establecido en el artículo 24.27(3)(c) del T-MEC.

d. si la petición no se basa exclusivamente en noticias de los medios de comunicación

79. Por lo que respecta al artículo 24.27(3)(d) del T-MEC, el Secretariado considera que la petición *no* se basa en noticias de los medios de comunicación. Si bien la petición hace referencia a notas periodísticas, ello refleja la atención pública a diversas cuestiones de interés para la comunidad local. La petición se sustenta en documentos e información recopilados por la Peticionaria, en su mayoría provenientes de estudios científicos, fuentes oficiales, documentación técnica y solicitudes de información relativas a la situación ambiental en cuestión
80. En consecuencia, el Secretariado concluye que la petición cumple con el criterio establecido en el artículo 24.27(3)(d) del T-MEC.

IV. DETERMINACIÓN

81. Por las razones expuestas en su análisis, el Secretariado determina que la petición SEM-26-005 (*Control de emisiones vehiculares*) no satisface todos los requisitos de admisibilidad establecidos en el artículo 24.27(2) y (3) del T-MEC, y que se requiere información adicional para continuar con el proceso y solicitar una respuesta al gobierno de México conforme al artículo 24.27(3).
82. El Secretariado determina que las Peticionarias pueden presentar una petición revisada que proporcione:
 - i. Información que sustente la constitución de la organización Alianza del Aire Nuevo León conforme a la legislación de la Parte;
 - ii. Aclaraciones pertinentes sobre la ley ambiental citada en la petición;
 - iii. La notificación del asunto planteado en la petición a las autoridades pertinentes de la Parte;
 - iv. El uso de recursos al alcance de los particulares conforme a la legislación mexicana, y

⁹⁸ SEM-26-002 (*Manejo de aguas residuales en Tijuana*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (25 de febrero de 2026), § 105 y (28 de mayo de 2026), § 16, en: <<https://bit.ly/4tAvKN>> y <<https://bit.ly/4eAdttx>>, respectivamente; SEM-24-002 (*Refinería de Cadereyta*), Determinación conforme a los artículos 24.27(2) y (3) del T-MEC (6 de marzo de 2024), § 40, en: <<https://bit.ly/4voEpnh>>; Determinación, Time Ceramics, § 30; Determinación, Producción de aguacate, § 55.

- v. Cualquier otra información que considere pertinente, incluyendo la liga para descargar un documento que cita en la petición.⁹⁹
83. La Peticionaria cuenta con 60 días naturales a partir de la fecha de esta determinación (es decir, hasta el **7 de septiembre de 2026**) para presentar una petición revisada que contenga la información solicitada. No es necesario volver a presentar los documentos ya proporcionados con la petición original. El Secretariado procederá entonces a reconsiderar si la petición SEM-26-005 (*Control de emisiones vehiculares*) cumple con los requisitos de elegibilidad.

Sometida respetuosamente a su consideración,

Secretariado de la Comisión para la Cooperación Ambiental

(firma en el original)

Por: Paolo Solano
Director de Asuntos Jurídicos y titular de la Unidad SEM

(firma en el original)

Por: Esteban Salcedo
Oficial Jurídico, Asuntos Jurídicos y Unidad SEM

c.c.p.: Camila Isabel Zepeda Lizama, representante alterna de México
Michael Bonser, representante alterno de Canadá
Usha-Maria Turner, representante alterna de Estados Unidos
Puntos de contacto del Comité de Medio Ambiente
Jorge Daniel Taillant, director ejecutivo de la CCA
Peticionaria

⁹⁹ Al respecto, se trata de: SEMADET (2022), *Programa para Mejorar la Calidad del Aire del Estado de Jalisco 2022–2030 (PROAIRE Jalisco)*, Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial del estado de Jalisco.