



AUDIENCIA CONSTITUCIONAL

Ciudad de México, siendo las **nueve horas con diez minutos del doce de junio de dos mil diecinueve**, hora y día señalados en proveído de **quince de mayo de dos mil diecinueve**,¹ para la celebración de la audiencia constitucional en el juicio de amparo **334/2019**, con fundamento en el artículo 124 de la Ley de Amparo, **Karina Cruz Campos**, Secretaria del Juzgado Noveno de Distrito en Materia Administrativa en la Ciudad de México, en funciones de Juez de Distrito, en términos del artículo 43 párrafo segundo y 81, fracción XXII de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, en relación con el artículo 40, fracción V, del Acuerdo General del Pleno del Consejo de la Judicatura Federal, por el que se expide el similar que reglamenta la organización y funcionamiento del propio Consejo; y reforma y deroga diversas disposiciones de otros acuerdos generales, de conformidad con la autorización otorgada por la Secretaría Técnica de la Comisión de Carrera Judicial del Consejo de la Judicatura Federal, mediante oficio **CCJ/ST/569/2019**, de doce de febrero de dos mil diecinueve, quien actúa asistida del Secretario **Luis Ángeles García**, que da fe, declara abierta la audiencia, sin la asistencia de las partes ni representante de alguna de ellas.

A continuación, el Secretario hace relación de las constancias que obran en el expediente: escrito inicial de demanda; auto de **diez de abril de dos mil diecinueve**,² mediante el cual se admitió a trámite la demanda; se requirió informe justificado y se dio la intervención que compete a la Agente del Ministerio Público de la adscripción, quien no formuló pedimento; constancias de notificación y proveídos en que se tuvieron por recibidos los informes justificados de las autoridades responsables.

¹ Fojas 117 (reverso) de autos.

² Fojas 51 a 52 de autos.

Acto seguido, la Secretaria en funciones de Juez de Distrito acuerda: téngase por hecha la relación que antecede, para los efectos legales procedentes.

Abierto el período de pruebas: el Secretario da cuenta con las documentales ofrecidas por la parte quejosa en su escrito de demanda, así como la instrumental de actuaciones y la presuncional en su doble aspecto ofrecidas por la Secretaria del Medio Ambiente de esta ciudad, por el Director General de Gestión de la Calidad del Aire (ahora Director General de Calidad de Aire) y por el Presidente del Comité Consultivo Nacional de Normalización del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Acto seguido, la Secretaria en funciones de Juez de Distrito acuerda: con fundamento en el artículo 119 de la Ley de Amparo, se tienen por ofrecidas, admitidas y desahogadas por su propia y especial naturaleza las pruebas de referencia.

Al no haber pruebas pendientes por desahogar, se cierra el período probatorio.

Abierto el período de alegatos: el Secretario hace constar que la parte quejosa hizo uso de este derecho, y que la agente del Ministerio Público de la Federación adscrita no presentó pedimento.

Acto seguido, la Secretaria en funciones de Juez de Distrito acuerda: téngase por formulados los alegatos de la parte quejosa y con fundamento en el artículo 288 del Código Federal de Procedimientos Civiles, precluido el derecho de las demás partes para formular alegatos o pedimento.

Al no haber diligencia pendiente por desahogar, se levanta la presente acta y se procede al dictado de la resolución correspondiente.

DOY FE.

SENTENCIA DEFINITIVA



Ciudad de México, doce de junio de dos mil diecinueve.

Vistos; y, RESULTANDO:

Se han llevado a cabo el trámite y la audiencia constitucional en todas sus etapas, en el juicio de amparo ***** , del índice de este Juzgado Noveno de Distrito en Materia Administrativa de la Ciudad de México, promovido por ***** ***** por propio derecho, contra actos del Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales del Gobierno Federal, y otras autoridades.³

CONSIDERANDO:

PRIMERO. COMPETENCIA. La Secretaria del Juzgado Noveno de Distrito en Materia Administrativa en la Ciudad de México, en funciones de Juez de Distrito, es legalmente **competente**⁴ para resolver el presente juicio de amparo indirecto, de conformidad con el párrafo segundo del artículo 43 de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, ya que se reclama un acto de autoridad administrativa residente en esta ciudad.

Es pertinente señalar que la Segunda Sala de nuestro más alto Tribunal, ha definido jurisprudencialmente que, en observancia de la garantía a la tutela jurisdiccional efectiva prevista en el párrafo segundo del artículo 17 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el secretario autorizado conforme al artículo 43, párrafo segundo, de la citada Ley Orgánica, está

³ Consta de la papeleta y sello como fecha de presentación, el ocho de marzo de dos mil diecinueve, ver fojas 1 y 2, de autos.

⁴ Es sustento de dicha competencia lo dispuesto en los artículos 103 y 107 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 33, fracción IV, 35 y 37, 107, fracción I de la Ley de Amparo; 52, fracción III, **43 párrafo segundo y 81, fracción XXII** de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación; y el Acuerdo General 3/2013, del Pleno del Consejo de la Judicatura Federal, relativo a la determinación del número y límites territoriales de los circuitos en que se divide la República Mexicana; y al número, a la jurisdicción territorial y especialización por materia de los Tribunales de Circuito y de los Juzgados de Distrito.

facultado para dictar sentencia, a fin de preservar la actividad normal del órgano jurisdiccional al cual se encuentre adscrito.⁵

SEGUNDO. PRECISIÓN DE ACTOS RECLAMADOS. En términos de lo dispuesto en la fracción I del artículo 74 de la Ley de Amparo y la jurisprudencia de rubro “*DEMANDA DE AMPARO. DEBE SER INTERPRETADA EN SU INTEGRIDAD*”⁶ se hace la precisión que en el presente juicio los actos reclamados consisten en:

➤ Del **Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales del Gobierno Federal:**

- La emisión de la Norma Oficial Mexicana **NOM-167-SEMARNAT-2017**, publicada en el Diario Oficial de la Federación el cinco de septiembre de dos mil diecisiete, específicamente el numeral 4.1.

➤ De la **Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México:**

- La emisión del **Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre del año dos mil diecinueve**, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el dos de enero de dos mil diecinueve, en particular sus numerales 7.4 y 7.4.1., inciso b), y tabla inserta.

➤ De la **Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México**, del **Director General de Gestión de la**

⁵ Jurisprudencia 2a./J. 67/2011, Novena Época, Registro: 161460, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXXIV, Julio de 2011, página 853, de rubro “*SECRETARIO AUTORIZADO POR EL CONSEJO DE LA JUDICATURA FEDERAL PARA SUPLIR AL JUEZ DE DISTRITO. CASOS EN QUE TIENE FACULTADES PARA DICTAR SENTENCIA A FIN DE PRESERVAR LA ACTIVIDAD NORMAL DEL ÓRGANO JURISDICCIONAL.*”

⁶ Este Alto Tribunal, ha sustentado reiteradamente el criterio de que el juzgador debe interpretar el escrito de demanda en su integridad, con un sentido de liberalidad y no restrictivo, para determinar con exactitud la intención del promovente y, de esta forma, armonizar los datos y los elementos que lo conforman, sin cambiar su alcance y contenido, a fin de impartir una recta administración de justicia al dictar una sentencia que contenga la fijación clara y precisa del acto o actos reclamados, conforme a lo dispuesto en el artículo 77, fracción I, de la Ley de Amparo.” Jurisprudencia P./J. 40/2000, Novena Época Registro: 192097, Instancia: Pleno, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XI, Abril de 2000, página 32.



Calidad del Aire, dependiente de la citada Secretaría y del Centro de Verificación Vehicular número BJ-50, con razón social ***.**

- El incumplimiento a lo ordenado en el numeral 4.3.1 de la Norma Oficial Mexicana **NOM-167-SEMARNAT-2017**, así como a los numerales 7.4 y 7.4.1, inciso b), y tabla inserta, del **Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre del año dos mil diecinueve**, a través del Certificado de Aprobación de Verificación con folio *****.

TERCERO. INEXISTENCIA DE ACTOS RECLAMADOS. No es cierto el acto reclamado a la **Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México** consistente en el incumplimiento a lo dispuesto en el numeral 4.3.1 de la Norma Oficial Mexicana **NOM-167-SEMARNAT-2017**, así como a los numerales 7.4 y 7.4.1, inciso b), y tabla inserta, del **Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre del año dos mil diecinueve**, a través del certificado de aprobación de verificación con folio ***** , pues así lo manifestó al rendir su informe con justificación.

Sin que la parte quejosa haya ofrecido medio de prueba conducente y eficaz para desvirtuar la negativa que sostiene dicha autoridad responsable, razón por la **procede sobreseer** en el juicio con fundamento en el artículo 63, fracción IV, de la Ley de Amparo.

A la negativa expuesta de la autoridad responsable, tiene aplicación la jurisprudencia del tenor siguiente:⁷

“INFORME JUSTIFICADO. NEGATIVA DE LOS ACTOS ATRIBUIDOS A LAS AUTORIDADES Y NO DESVIRTUADOS. Si las responsables niegan los actos que

⁷ Jurisprudencia VI. 2o. J/20 (Registro: 227634), publicada en la página 627, del Tomo IV, Segunda Parte-2, Julio-Diciembre de 1989, Octava Época, del Semanario Judicial de la Federación.

se les atribuyen, y los quejosos no desvirtúan esta negativa, procede el sobreseimiento, en los términos de la fracción IV, del artículo 74, de la Ley de Amparo”

CUARTO. CERTEZA DE ACTOS. Son ciertos los actos atribuidos al **Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales del Gobierno Federal**, así como a la **Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México**, consistentes en la emisión del numeral 4.1 de la Norma Oficial Mexicana **NOM-167-SEMARNAT-2017** y de los numerales 7.4 y 7.4.1, inciso b), y tabla inserta, del **Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre del año dos mil diecinueve**, respectivamente, debido a que así se desprende de sus informes justificados.⁸

Además, la citada Norma Oficial Mexicana y el referido Programa, al encontrarse publicados, la primera, en el Diario Oficial de la Federación y, el segundo, en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, no son objeto de prueba, conforme al artículo 86 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria de conformidad con el artículo 2 de la Ley de Amparo, pues basta que estén publicados en el medio de difusión oficial local o federal al que corresponda, para que la autoridad judicial esté obligada a analizarlos, en virtud de su naturaleza y obligatoriedad.

Lo anterior, pues la notoria existencia de ese tipo de actos no está sujeta a prueba, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88 del Código Federal de Procedimientos Civiles, y atento al criterio sustentado por el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, cuyo contenido es el siguiente:⁹

⁸ Fojas 62 y 92 vuelta de autos.

⁹ Consultable en la página 15, Tomo 65, Primera Parte, del Semanario Judicial de la Federación.



“LEYES. NO SON OBJETO DE PRUEBA. El juzgador de amparo, sin necesidad de que se le ofrezca como prueba la publicación oficial de la ley que contiene las disposiciones legales reclamadas, debe tomarla en consideración, aplicando el principio jurídico relativo a que el derecho no es objeto de prueba.”

De igual forma sirve de apoyo a lo anterior, la jurisprudencia 2a./J. 65/2000, de la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación,¹⁰ que establece:

“PRUEBA. CARGA DE LA MISMA RESPECTO DE LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y ACUERDOS DE INTERÉS GENERAL PUBLICADOS EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. Respecto de las leyes, reglamentos, decretos y acuerdos de interés general, no se necesita probar su existencia en autos, pues basta que estén publicados en el Diario Oficial, para que la autoridad judicial esté obligada a tomarlos en cuenta, en virtud de su naturaleza y obligatoriedad, y porque la inserción de tales documentos en el órgano oficial de difusión tiene por objeto dar publicidad al acto de que se trate, y tal publicidad determina precisamente que los tribunales, a quienes se les encomienda la aplicación del derecho, por la notoriedad de ese acontecimiento, no puedan argüir desconocerlo.”

Por otra parte, el **Director General de Gestión de la Calidad del Aire** –Director General de la Calidad del Aire, en su denominación actual-, **de la Secretaría del Medio Ambiente local**, al rendir el informe,¹¹ **negó los actos** que se le reclaman; sin embargo, se desvirtúa dicha negativa y se tiene **por cierto** el acto que se le atribuye, en razón de que en el artículo 54, fracción IX, del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito

¹⁰ Publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, visible en el Tomo XII, agosto de 2000, página 260.

¹¹ Fojas 81, del cuaderno de amparo.

Federal,¹² así como de los arábigos 4., y 4.2. del Programa de Verificación Vehicular Obligatorio para el Primer Semestre de dos mil diecinueve,¹³ **se desprenden las facultades que tiene la responsable para operar** el aludido programa.

Aunado a lo anterior, la certeza del acto reclamado se corrobora con el Certificado de Aprobación de Verificación con folio ***** , a favor del vehículo modelo **** , placas de circulación ***** al que de conformidad con los artículos 129, 197 y 202 del Código Federal de Procedimientos Civiles de aplicación supletoria a la Ley de Amparo, por disposición expresa de su artículo 2, se le otorga valor probatorio pleno.

Asimismo, **se tiene por cierto** el acto reclamado al **Centro de Verificación Vehicular número BJ-50**, con razón social ***** ***** ***** ***** , consistente en el incumplimiento a lo ordenado en el numeral 4.3.1 de la Norma Oficial Mexicana **NOM-167-SEMARNAT-2017**, así como a los numerales 7.4 y 7.4.1, inciso b), y tabla inserta, del **Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre del año dos mil diecinueve**, a través del certificado de aprobación de verificación con folio ***** lo anterior, en virtud de así lo **aceptó** al rendir su informe con justificación.¹⁴

QUINTO. CAUSAS DE IMPROCEDENCIA. En principio, debe examinarse la procedencia del juicio de amparo por ser una cuestión de estudio preferente al fondo del asunto, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 62 de la Ley de Amparo; ello, con base

¹² **Artículo 54.-** Corresponde a la Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire:
(...)

IX. Establecer y operar por si o a través de personas que autorice para ello, los sistemas de verificación del parque vehicular en circulación, matriculados en el Distrito Federal;

¹³ **4. DEFINICIONES**

4.2. Centro de Verificación Vehicular: También conocido como "Verificentro"; es el establecimiento de servicio autorizado por la Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México, para llevar a cabo la medición de emisiones contaminantes provenientes de los vehículos automotores en circulación, con el equipo y la tecnología autorizada por dicha Secretaría, bajo la supervisión, vigilancia e inspección de la misma, así como las autoridades competentes en la materia.

¹⁴ Fojas 73 del cuaderno de amparo.



en las causas propuestas por las partes o las que, en el caso, se adviertan de oficio.

La **Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México**, el **Director General de Calidad del Aire** y el **Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales del Gobierno Federal**, aducen que en el caso se actualiza la causal de improcedencia prevista en el **artículo 61, fracción XII**, de la Ley de Amparo, debido a que la parte quejosa no acreditó la existencia de un acto de autoridad con el que se demuestre alguna afectación a su esfera jurídica, por lo que carece de interés jurídico o legítimo.

Las causas de improcedencia hecha valer por las referidas autoridades responsables son **infundadas**.

Para justificar tal calificativa, resulta necesario imponerse de lo dispuesto en el **artículo 61, fracciones XII**, de la Ley de Amparo, y en el **artículo 107, fracción I**, de la Constitución Federal:

“Artículo 61. *El juicio de amparo es improcedente:*

(...)

XII. *Contra actos que no afecten los intereses jurídicos o legítimos del quejoso, en los términos establecidos en la fracción I del artículo 5o de la presente Ley, y contra normas generales que requieran de un acto de aplicación posterior al inicio de su vigencia;*

(...).”

“Artículo 107. *Las controversias de que habla el artículo 103 de esta Constitución, con excepción de aquellas en materia electoral, se sujetarán a los procedimientos que determine la ley reglamentaria, de acuerdo con las bases siguientes:*

I. El juicio de amparo se seguirá siempre a instancia de parte agraviada, teniendo tal carácter quien aduce ser titular de un derecho o de un interés legítimo individual o colectivo, siempre que alegue que el acto reclamado viola los derechos reconocidos por esta Constitución y con ello se afecte su esfera jurídica, ya sea de manera directa o en virtud de su especial situación frente al orden jurídico.

(...)"

Los artículos transcritos, en lo que interesa, prevén el principio de instancia de parte agraviada, del cual se advierte que el juicio de amparo es improcedente contra actos que no afecten los intereses jurídicos o legítimos de la parte quejosa.

Luego, la promovente de amparo reclama el numeral 4.1 de la Norma Oficial Mexicana **NOM-167-SEMARNAT-2017**, así como el incumplimiento a lo ordenado en el numeral 4.3.1 de la referida Norma Oficial, y los diversos 7.4 y 7.4.1, inciso b), y tabla inserta, del **Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre del año dos mil diecinueve**, a través del certificado de aprobación de verificación con folio *****.

Sobre esa base, con la copia certificada de la factura del automóvil, la cual obra en autos, la parte quejosa demostró ser propietaria del vehículo modelo ****, placas de circulación *****; además, con el **Certificado de Aprobación de Verificación** vehicular obligatorio del primer semestre del año dos mil diecinueve con folio ***** , evidenció que al mencionado vehículo le fue asignado el holograma tipo "1", **lo que resulta suficiente para acreditar lo que estima una afectación en su esfera jurídica**; toda vez que, contrariamente a su pretensión, no obtuvo el holograma "0" (cero); en consecuencia, **sí tiene interés jurídico para promover el presente juicio de amparo.**

No se inadvierte que la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México, en su informe justificado hizo



referencia a que en relación a la **expedición del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el dos mil diecinueve**, se actualizaba la causal de improcedencia prevista en el artículo 61, fracción XXI, de la Ley de Amparo, por cesación de efectos.

Sin embargo, dicha cuestión debe desestimarse porque está relacionada con aspectos de fondo en el presente juicio de amparo; por ello, la manifestación de la autoridad responsable no puede constituir una causal de improcedencia, al hacer derivar su actualización de una cuestión de fondo del asunto y, por ende, como se señaló, debe desestimarse.

Apoya lo anterior, la jurisprudencia 135/2001,¹⁵ del Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que dispone:

“IMPROCEDENCIA DEL JUICIO DE AMPARO. SI SE HACE VALER UNA CAUSAL QUE INVOLUCRA EL ESTUDIO DE FONDO DEL ASUNTO, DEBERÁ DESESTIMARSE. Las causales de improcedencia del juicio de garantías deben ser claras e inobjetables, de lo que se desprende que si se hace valer una en la que se involucre una argumentación íntimamente relacionada con el fondo del negocio, debe desestimarse”.

SEXTO. ESTUDIO DE LA CONSTITUCIONALIDAD DEL PROGRAMA Y LA NORMA OFICIAL. La parte quejosa manifiesta que el numeral 4.1 de la Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, viola los principios de igualdad y no discriminación, previstos en el artículo 1 de la Constitución Federal, así como en los dispositivos 1° y 24° de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, debido a que se discriminan ilegal e implícitamente a los automotores año **modelo dos mil cinco** y anteriores, pues sin fundar ni motivar, se establece que los automóviles año **modelo dos mil seis** y posteriores son los únicos que cuentan con OBD-II,

¹⁵Localizable en la página 5, del tomo XV, enero de 2002, de la novena época del Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, con número de registro 187973,

para negar a los vehículos año modelo dos mil cinco y anteriores, que carecen de “SDB” y convertidor catalítico, el derecho al holograma tipo “0” (cero).

Ahora, dicho planteamiento resulta **infundado** de conformidad con los motivos que se expresaran a continuación.

En primer lugar, resulta conveniente tener en cuenta el criterio de la jurisprudencia 2a./J. 42/2010,¹⁶ emitido por la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que establece:

“IGUALDAD. CRITERIOS QUE DEBEN OBSERVARSE EN EL CONTROL DE LA CONSTITUCIONALIDAD DE NORMAS QUE SE ESTIMAN VIOLATORIAS DE DICHA GARANTÍA. La igualdad normativa presupone necesariamente una comparación entre dos o más regímenes jurídicos, ya que un régimen jurídico no es discriminatorio en sí mismo, sino únicamente en relación con otro. Por ello, el control de la constitucionalidad de normas que se estiman violatorias de la garantía de igualdad no se reduce a un juicio abstracto de adecuación entre la norma impugnada y el precepto constitucional que sirve de parámetro, sino que incluye otro régimen jurídico que funciona como punto de referencia a la luz de un término de comparación relevante para el caso concreto. Por tanto, el primer criterio para analizar una norma a la luz de la garantía de igualdad consiste en elegir el término de comparación apropiado, que permita comparar a los sujetos desde un determinado punto de vista y, con base en éste, establecer si se encuentran o no en una situación de igualdad respecto de otros individuos sujetos a diverso régimen y si el trato que se les da, con base en el propio término de comparación, es diferente. En caso de que los sujetos comparados no sean

¹⁶ Publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo XXXI, abril de 2010, página 427



iguales o no sean tratados de manera desigual, no habrá violación a la garantía individual. Así, una vez establecida la situación de igualdad y la diferencia de trato, debe determinarse si la diferenciación persigue una finalidad constitucionalmente válida. Al respecto, debe considerarse que la posición constitucional del legislador no exige que toda diferenciación normativa esté amparada en permisos de diferenciación derivados del propio texto constitucional, sino que es suficiente que la finalidad perseguida sea constitucionalmente aceptable, salvo que se trate de una de las prohibiciones específicas de discriminación contenidas en el artículo 1o., primer y tercer párrafos, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pues respecto de éstas no basta que el fin buscado sea constitucionalmente aceptable, sino que es imperativo. La siguiente exigencia de la garantía de igualdad es que la diferenciación cuestionada sea adecuada para el logro del fin legítimo buscado; es decir, que la medida sea capaz de causar su objetivo, bastando para ello una aptitud o posibilidad de cumplimiento, sin que sea exigible que los medios se adecuen estrechamente o estén diseñados exactamente para lograr el fin en comento. En este sentido, no se cumplirá el requisito de adecuación cuando la medida legislativa no contribuya a la obtención de su fin inmediato. Tratándose de las prohibiciones concretas de discriminación, en cambio, será necesario analizar con mayor intensidad la adecuación, siendo obligado que la medida esté directamente conectada con el fin perseguido. Finalmente, debe determinarse si la medida legislativa de que se trate resulta proporcional, es decir, si guarda una relación razonable con el fin que se procura alcanzar, lo que supone una ponderación entre sus ventajas y desventajas, a efecto de comprobar que los perjuicios ocasionados por el trato diferenciado no sean desproporcionados con respecto a los objetivos perseguidos. De ahí que el juicio de proporcionalidad exija comprobar si el trato desigual resulta

tolerable, teniendo en cuenta la importancia del fin perseguido, en el entendido de que mientras más alta sea la jerarquía del interés tutelado, mayor puede ser la diferencia.”.

Conforme al criterio invocado, en los casos en que una norma establezca un trato distinto entre dos o más sujetos o grupos en igualdad de circunstancias, a fin de definir si respeta el derecho de igualdad, debe verificarse **si la medida diferenciadora persigue una finalidad constitucionalmente válida**, para lo cual debe atenderse a lo siguiente:

a) La finalidad perseguida con el trato diferenciado debe ser **constitucionalmente aceptable**, salvo que se trate de una de las prohibiciones específicas de discriminación contenidas en el artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

b) La diferenciación advertida debe ser adecuada para **el logro del fin buscado**; esto es, que la medida sea capaz de causar su objetivo.

c) La medida legislativa de que se trate debe resultar proporcional, es decir, guardar una relación razonable con el fin que se procura alcanzar, lo que supone una ponderación entre sus ventajas y desventajas, a efecto de comprobar que los perjuicios ocasionados por el trato diferenciado no sean desproporcionados con respecto a los objetivos perseguidos.

En el caso, la parte quejosa señala que el numeral 4.1 de la Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, impone un trato diferenciado al someter solamente a los vehículos modelo dos mil seis y posteriores al Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB) con base en el cual se otorga el holograma tipo “0” (cero).

Con el fin de verificar si existe la citada diferenciación, es conveniente imponerse del referido numeral, que es del tenor siguiente:

“4. Límites de emisión de contaminantes para vehículos automotores que circulen en la Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala

Los vehículos automotores que circulen en las circunscripciones territoriales de la Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala deberán cumplir con los Límites Máximos Permisibles y criterios que se determinan a continuación:

4.1 Evaluación del vehículo automotor mediante SDB

Los vehículos automotores año modelo 2006 y posteriores que cuenten con OBD-II o EOBD o similar a éstos, cuyo peso bruto vehicular sea mayor a 400 kilogramos y hasta 3857 kilogramos, y que utilicen de origen gas natural o gasolina como combustible, deberán someterse al método de prueba a través del Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB) establecido en el Anexo normativo I de la presente norma.”.

De la porción normativa transcrita se advierte que el punto 4.1. de la Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, únicamente permite a los **vehículos modelo dos mil seis y posteriores**, ser evaluados mediante el Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB).

Sin embargo, con el fin de determinar si dicho trato es desigual en relación con los **automóviles modelo dos mil cinco o anteriores**, resulta necesario verificar si los modelos a los cuales se les practica ese sistema de evaluación se encuentran en las mismas circunstancias de los que no están previstos en la norma en comento.

Sobre esa base, resulta conveniente traer a contexto los puntos 3.11, 4.5, 8.2.1 y sexto transitorio de la Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2003, que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales o no

metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores cuyo peso vehicular no exceda los 3,857 kilogramos, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diésel, así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible de dichos vehículos, cuyo contenido es el siguiente:

“3.11 OBD II, EOBD o Similar:

Los sistemas de diagnóstico a bordo que permiten registrar e identificar las fallas de operación de los componentes del sistema del tren motriz relacionados con la emisiones, entre otras:

Detección de condiciones inadecuadas de ignición en cilindros.

Eficiencia del convertidor catalítico.

(...)

4.5 Los vehículos automotores a gasolina, gas licuado de petróleo y gas natural, objeto de la presente NOM deberán tener incorporado el sistema de diagnóstico a bordo (OBD II, EOBD o similar).

(...)

8.2.1 El Certificado NOM debe obtenerse ante de la importación definitiva o comercialización en el territorio nacional de los vehículos automotores nuevos cuyo peso bruto vehicular no exceda de los 3,857 kilogramos, y que utilizan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural o diésel como combustible.

El Certificado NOM lo expedirá la PROFEPA, o en su caso los Organismos de Certificación debidamente acreditados y aprobados.

(...)

TRANSITORIOS

(...)

SEXTO. *Para los casos no contemplados en este Procedimiento durante el año modelo 2006, la PROFEPA requerirá a la Industria Automotriz y/o importadores independientes que presenten un certificado, carta o constancia del fabricante, de cumplimiento con la normatividad del país de origen.”.*

De las disposiciones normativas reproducidas, se puede observar que a partir del año dos mil seis, a los vehículos nuevos en planta se les requirió contar con sistemas de diagnóstico a bordo conocidos como OBDII y EOBD o similares que permitieran identificar y mantener un registro de las fallas de operación de todos los componentes del tren motriz relacionados con la emisión de gases contaminantes.

La citada Norma Oficial determina al sistema de diagnóstico a bordo como el método de prueba principal para certificación de emisiones de vehículos en circulación que a partir del año dos mil seis, en su condición de vehículos nuevos en planta deben contar con dicho sistema.

Por tanto, el numeral 4.1 de la Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, **no viola el principio de igualdad y no discriminación al establecer que únicamente los vehículos año modelo dos mil seis y posteriores puedan ser evaluados mediante el Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB); pues los automotores anteriores a dicha anualidad no estaban obligados a contar con el referido sistema.**

De ahí que no exista un trato diferenciado, al no encontrarse en **circunstancias iguales** los propietarios de autos cuyo año modelo es dos mil cinco o anterior, con los propietarios de vehículos modelo dos mil seis o posterior.

Cabe destacar que la Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, no prevé únicamente como método de prueba el Sistema de Diagnóstico a Bordo, pues en sus numerales 5.1.2 a 5.1.4 toma en cuenta los métodos de prueba Dinámica, Estática y de Opacidad, dando así un trato igual a los propietarios de vehículos que no se encuentran en el primer supuesto, a saber:

“5.1.2 Para el método de prueba Dinámica se aplicará el establecido en la NOM-047-SEMARNAT-2014 o la que la sustituya.

5.1.3 Para el método de prueba Estática se aplicará el establecido en la NOM-047-SEMARNAT-2014 o la que la sustituya.

5.1.4 Para el método de prueba de Opacidad se aplicará el establecido en la NOM-045-SEMARNAT-2006 o la que la sustituya.”

Por otra parte, el quejoso tilda de **inconstitucionales** los numerales 7.4. y 7.4.1., inciso b), del **Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre del año dos mil diecinueve**, publicado el dos de enero de dos mil diecinueve, en la Gaceta de Oficial de la Ciudad de México, los cuales son del contenido siguiente:

“7.4. Constancia de Verificación tipo cero “0” (Holograma “0”). Se podrá otorgar este tipo de holograma a los:

7.4.1. Vehículos anteriores y posteriores a 2006 a gasolina, gas natural, gas licuado de petróleo u otros combustibles alternos que puedan realizar la prueba SDB y la prueba de emisiones de tipo dinámica o estática.

a) Se asignará el Holograma “0” en caso de cumplir con la prueba SDB.

b) Se asignará el Holograma “0” en caso de que la SEDEMA cuente con registros de que el vehículo no contiene SDB,



siempre y cuando realice la prueba de emisiones de tipo dinámica o estática y obtengan como máximo las emisiones contenidas en este numeral:

...”

En este punto, es pertinente aclarar que el uno de febrero de este año, se publicó el Aviso por el que se modificó el diverso por el que se dio a conocer el Programa de Verificación en estudio; por lo que el análisis del presente asunto se hará atendiendo al texto vigente de dichos arábigos al momento de los hechos, es decir, el Certificado de Aprobación de Verificación número ***** , se emitió el dieciocho de febrero de dos mil diecinueve.

Dichos dispositivos son del contenido siguiente:

“7.4. Constancia de Verificación tipo cero “0” (Holograma “0”). Se podrá otorgar este tipo de holograma a los:

7.4.1. Vehículos anteriores y posteriores a 2006 a gasolina, gas natural, gas licuado de petróleo u otros combustibles alternos que puedan realizar la prueba SDB y la prueba de emisiones de tipo dinámica o estática.

a) Se asignará el Holograma “0” en caso de cumplir con la prueba SDB.

b) Se asignará el Holograma “0” a vehículos 2006 y posteriores en caso de que la SEDEMA cuente con registros de que el vehículo no contiene SDB, o cuando no se logre obtener información del estado de los monitores del sistema SDB, siempre y cuando realice la prueba de emisiones de tipo dinámica o estática y obtengan como máximo las emisiones contenidas en este numeral:

...”

De lo transcrito se advierte que los numerales que se tildan de inconstitucionales, establecen que para obtener la constancia de verificación tipo cero “0” (holograma 0), **se deben cumplir los siguientes requisitos**: ser vehículos a gasolina, gas natural, gas licuado de petróleo u otros combustibles alternos **que puedan realizar la prueba SDB y la prueba de emisiones de tipo dinámica o estática**; además, **que se asignará el Holograma “0” a vehículos 2006 y posteriores en caso de que la SEDEMA cuente con registros de que el vehículo no contiene SDB, o cuando no se logre obtener información del estado de los monitores del sistema SDB**, siempre y cuando realice la prueba de emisiones de tipo dinámica o estática y obtengan como máximo las emisiones contenidas en ese numeral.

En ese sentido, es claro que dicho numeral **condiciona** el otorgamiento de la constancia de verificación tipo cero “0” no sólo a que se cumplan los máximos permisibles de emisiones contenidas en los numerales citados, sino que además los vehículos cuenten con **Sistema de Diagnóstico a Bordo**, con el cual no cuentan los automotores anteriores a dos mil seis, **como es el caso del vehículo de la quejosa**.

Luego, el artículo 4, quinto párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone:

“Artículo 4o.-

(...)

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

Del contenido del derecho humano a que hace referencia el precepto transcrito se desprende la obligación de todas las autoridades del Estado de garantizar la existencia de un medio



ambiente sano y propicio para el desarrollo humano y el bienestar de las personas, por lo que debe adoptar, en el marco de sus competencias, todas aquellas medidas necesarias para la protección del ambiente.

Así lo sostuvo la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, al resolver el amparo directo en revisión 5452/2015, de la que derivó la tesis CCXLVIII/2017,¹⁷ de rubro y texto.

“DERECHO HUMANO A UN MEDIO AMBIENTE SANO. SU CONTENIDO. El derecho a un medio ambiente sano está reconocido en el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en el ámbito internacional, en el Protocolo adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, también llamado "Protocolo de San Salvador", en la Declaración de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente de 1972 (Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano) y en la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 1992. Del contenido de este derecho humano se desprende la obligación de todas las autoridades del Estado de garantizar la existencia de un medio ambiente sano y propicio para el desarrollo humano y el bienestar de las personas. Tal mandato vincula tanto a los gobernados como a todas las autoridades legislativas, administrativas y judiciales, quienes deben adoptar, en el marco de sus competencias, todas aquellas medidas necesarias para la protección del ambiente”.

Asimismo, dicha Sala, al resolver el amparo en revisión 307/2016, determinó que el derecho fundamental a un medio ambiente sano entrañaba la facultad de toda persona, como parte de una colectividad, de exigir la protección efectiva del lugar en el que se desarrolla pero, además, protegía a la naturaleza por el

¹⁷ Localizable en la página 411, del libro 49, diciembre de 2017, del tomo I, de la décima época del Semanario Judicial de la Federación, con número de registro 2015825

valor que tenía en sí misma, lo que implicaba que su núcleo esencial de protección incluso fuera más allá de los objetivos más inmediatos de los seres humanos, por lo que al tener una dimensión colectiva se constituía como un interés universal que se debía a generaciones presentes y futuras.

De la ejecutoria emanaron las tesis CCXCII/2018 y CCLXXXIX/2018,¹⁸ que disponen:

“DERECHO HUMANO A UN MEDIO AMBIENTE SANO. SU DIMENSIÓN COLECTIVA Y TUTELA EFECTIVA. *El derecho humano a un medio ambiente sano posee una dimensión individual, pues su vulneración puede tener afectaciones directas e indirectas sobre las personas en conexidad con otros derechos como a la salud, a la integridad personal o a la vida, entre otros, pero también cuenta con una dimensión colectiva, al constituirse como un interés universal que se debe a generaciones presentes y futuras. No obstante, el reconocimiento de la naturaleza colectiva y difusa de este derecho humano, no debe conducir al debilitamiento de su efectividad y vigencia, ni a la ineficacia de las garantías que se prevén para su protección; por el contrario, conocer y entender esta especial naturaleza debe constituir el medio que permita su tutela efectiva a través de un replanteamiento de la forma de entender y aplicar estas garantías”.*

“DERECHO HUMANO A UN MEDIO AMBIENTE SANO. SU NÚCLEO ESENCIAL. *El derecho a vivir en un medio ambiente sano es un auténtico derecho humano que entraña la facultad de toda persona, como parte de una colectividad, de exigir la protección efectiva del medio ambiente en el que se desarrolla, pero además protege a la naturaleza por el valor que tiene en sí misma, lo que implica que su núcleo esencial de protección incluso va más allá de los objetivos*

¹⁸ Visibles en las páginas 308 y 309, del libro 61, diciembre de 2018, del tomo I, de la décima época de la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, con números de registro 2018635 y 2018636

más inmediatos de los seres humanos. En este sentido, este derecho humano se fundamenta en la idea de solidaridad que entraña un análisis de interés legítimo y no de derechos subjetivos y de libertades, incluso, en este contexto, la idea de obligación prevalece sobre la de derecho, pues estamos ante responsabilidades colectivas más que prerrogativas individuales. El paradigma ambiental se basa en una idea de interacción compleja entre el hombre y la naturaleza que toma en cuenta los efectos individuales y colectivos, presentes y futuros de la acción humana”.

En relación con lo anterior, la Segunda Sala del Alto Tribunal, al resolver el amparo en revisión ***** , indicó que la protección a dicha prerrogativa exige que el Estado asuma una función esencial de regulación y arbitraje de las conductas de los particulares que afecten indebidamente el medio ambiente, por ejemplo, adoptando medidas apropiadas para prevenir, investigar, castigar y reparar esos abusos mediante políticas adecuadas, actividades de reglamentación y sometimiento a la justicia y ofreciendo protección contra posibles actuaciones nocivas de agentes privados.

De la ejecutoria mencionada surgió la tesis III/2018,¹⁹ que dispone:

“DERECHO HUMANO A UN MEDIO AMBIENTE SANO. EL ESTADO TIENE LA OBLIGACIÓN DE TOMAR LAS MEDIDAS POSITIVAS TENDIENTES A PROTEGERLO CONTRA ACTOS DE AGENTES NO ESTATALES. El derecho humano referido no se agota con el simple mandato de que las autoridades estatales se abstengan de afectar indebidamente el ambiente -deber de "respetar"-, sino que conlleva también la diversa obligación de tomar todas las medidas positivas tendientes a protegerlo contra los actos de agentes no estatales que lo pongan en peligro -deber de "proteger"-. En efecto, el deber del Estado de ofrecer protección contra los abusos cometidos por agentes no estatales, forma parte del fundamento mismo del régimen internacional de derechos humanos, y dicho deber exige que

¹⁹ Visible en la página 532, del libro 50, enero de 2018, del tomo I, de la décima época de la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, con número de registro 2016009

el Estado asuma una función esencial de regulación y arbitraje de las conductas de los particulares que afecten indebidamente el medio ambiente, por ejemplo, adoptando medidas apropiadas para prevenir, investigar, castigar y reparar esos abusos mediante políticas adecuadas, actividades de reglamentación y sometimiento a la justicia. Sobre esa base, se concluye que el Estado mexicano tiene el deber de proteger a las personas no sólo mediante una legislación ambiental adecuada y aplicada de manera efectiva, sino también ofreciendo protección contra posibles actuaciones nocivas de agentes privados, pues permitir que terceros puedan incidir de manera desmedida en el medio ambiente, no se encuentra a la altura de la conducta mínima esperada de un gobierno”.

En el caso de la Ciudad de México, una de las medidas que adoptó el Estado, a través de la Secretaría del Medio Ambiente de la entidad, fue el establecimiento del Programa de Verificación Vehicular reclamado, con la finalidad de minimizar la contaminación del aire.

Por tanto, con los numerales que el quejoso combate, se desprende que la finalidad buscada por la autoridad emisora de la norma combatida **es constitucionalmente válida**, en razón de que su propósito contribuye a tener un medio ambiente de calidad.

En efecto, sujetar el otorgamiento del holograma aludido a la aprobación de la prueba del **Sistema de Diagnóstico a Bordo** como método principal para la certificación de las emisiones respondió a una serie de medidas encaminadas a hacer frente a las altas concentraciones de contaminantes suscitadas en la Zona Metropolitana del Valle de México.

En ese sentido, la importancia de aprovechar los beneficios de dicho cambio tecnológico, permite vigilar y registrar el desempeño de los sistemas relacionados con los procesos que generan la emisión de gases de los vehículos.

De esa manera, acorde al nuevo contexto normativo, las limitaciones a la circulación a la que están sujetos los vehículos, no solo atienden al cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes, sino también a los diferentes



métodos empleados para su certificación, entre ellos, el sistema aludido, el cual destaca por vigilar el mantenimiento óptimo de los componentes involucrados en la emisión de gases contaminantes.

Máxime que es de interés general que el Estado establezca medidas adecuadas para disminuir la concentración de contaminantes en la atmósfera, entre ellos, nuevos métodos de certificación de emisión de contaminantes con los cuales se busca obtener una mejor calidad del aire y, en consecuencia, garantizar el derecho a un medio ambiente sano para las personas.

Conviene, también, tener presente las consideraciones de la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, **al resolver la contradicción de tesis 207/2017**, referente a la suspensión solicitada **respecto de la NOM-EM-167-SEMARNAT-2016**, de las que destaca:

“De ese modo, en atención a las medidas adoptadas en la norma oficial mexicana de emergencia NOM-EM-167-SEMARNAT-2016, los programas de verificación establecieron como medidas para otorgar la constancia de verificación vehicular, por una parte, los métodos de prueba de certificación de contaminantes a que podían ser sometidos, y, por otra, los niveles de máximos permisibles de emisión correspondientes a éstos.

En ese sentido, a efecto de obtener la constancia de verificación vehicular tipo cero “0”, los vehículos deben, por una parte, aprobar sin fallas el método de prueba mediante el sistema de diagnóstico a bordo (SDB), con el que se pretende tener un monitoreo constante de los diferentes componentes relacionados con la emisión de gases, a fin de identificar cualquier posible falla que incida en los niveles de emisión y, por otra, no rebasar los límites máximos permisibles correspondientes al método de prueba dinámico o estático, según sea el caso.

*En consecuencia, **aque­llos automóviles que no cuen­ten con la tecnología consistente en el sistema de diagnóstico a bordo**, o bien aun cuando tuvieran ésta no aprobaran la prueba mediante dicho sistema, o que aprobándolo rebasen los niveles máximos permisibles de contaminantes exigidos, **no podrán obtener la constancia de verificación tipo “0” y, por tanto, estarán sujetos a las limitaciones de circulación establecidas en el Programa Hoy No Circula.***

En ese contexto, esta Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación estima que, no procede conceder la suspensión provisional respecto a los efectos y consecuencias de establecer en los Programas de Verificación Vehicular Obligatoria, el método de prueba mediante el sistema de diagnóstico a bordo como factor para determinar las restricciones de circulación.

*Lo anterior porque no se cumple con el requisito establecido en el artículo 128, fracción II, de la Ley de Amparo, pues de otorgarse la medida provisional se causaría **un perjuicio al interés social** y se contravendrían disposiciones de orden público.*

(...)

*Bajo ese contexto, se advierte que de concederse la suspensión provisional contra los efectos y consecuencias de establecer en los Programas de Verificación Vehicular Obligatoria como factor para determinar las restricciones de circulación, el método de prueba de sistema de diagnóstico a bordo, **se estaría inobservando el propósito por el que se adoptó dicho método.***

En efecto, la implementación del sistema de diagnóstico a bordo como método de prueba principal para la certificación de las emisiones respondió a una serie de medidas



encaminadas a hacer frente a las altas concentraciones de contaminantes suscitadas en la Zona Metropolitana del Valle de México; en ese sentido, se resaltó la importancia de aprovechar los beneficios de dicho cambio tecnológico, el cual permite vigilar y registrar el desempeño de los sistemas relacionados con los procesos que generan la emisión de gases de los vehículos.

De esa manera, acorde al nuevo contexto normativo, las limitaciones a la circulación a la que están sujetos los vehículos, no solo atienden al cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes, sino también a los diferentes métodos empleados para su certificación, entre ellos, el sistema de diagnóstico a bordo, el cual destaca por vigilar el mantenimiento óptimo de los componentes involucrados en la emisión de gases contaminantes.

(...)

Por otra parte, no pasa inadvertido para esta Segunda Sala, el criterio sustentado en la contradicción de tesis 88/2015, de la que derivó la jurisprudencia 2ª/J. 125/2015 (10a.), de título y subtítulo: "SUSPENSIÓN DEFINITIVA. PROCEDE CONCEDERLA CONTRA LOS EFECTOS Y CONSECUENCIAS DE ESTABLECER EL AÑO MODELO DEL VEHÍCULO COMO FACTOR PARA DETERMINAR LAS LIMITACIONES A LA CIRCULACIÓN A QUE ESTARÁ SUJETO, QUE IMPONE EL PROGRAMA DE VERIFICACIÓN VEHICULAR OBLIGATORIA PARA EL DISTRITO FEDERAL."

En el precedente citado, esta Sala determinó que la concesión de la suspensión definitiva contra los efectos de establecer el año modelo del vehículo como factor para determinar las limitaciones a la circulación no contravenía disposiciones de orden público ni afectaba el interés social,

pues al cumplirse con los niveles de contaminación exigidos por el Programa de Verificación Vehicular se respetaba el derecho de la colectividad a un medio ambiente sano.

Sin embargo, a diferencia del supuesto analizado en la jurisprudencia señalada, en el caso se trata de la procedencia de la suspensión de carácter provisional, cuya posible concesión como se expuso no puede desvincularse de la afectación que se generaría al interés social, así como a las disposiciones de orden público.

Máxime que a partir de las nuevas medidas adoptadas en la norma oficial mexicana de emergencia NOM-EM-167-SEMARNAT-2016, las restricciones a la circulación de los vehículos no derivan propiamente del modelo de los vehículos, sino de los métodos de prueba de certificación de contaminantes a los que pueden ser sometidos, así como a los límites máximos permisibles de emisiones correspondientes a ellos.

De ese modo, a diferencia de lo que sucede al establecer el año modelo como factor para determinar las limitaciones a la circulación de los vehículos, la aplicación del método de prueba a través sistema de diagnóstico a bordo sí incide en el control y disminución de las emisiones de contaminantes, al tratarse de una medida dirigida a mantener el desempeño óptimo de los componentes involucrados en la emisión de gases contaminantes.”

(Énfasis añadido).

De ese modo, el **Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB)** destaca por tratarse de un mecanismo que posibilita, a diferencia de los otros métodos, monitorear de manera constante los componentes involucrados en el control de emisiones de los vehículos.



Por ende, tal como lo sostuvo la Segunda Sala del Alto Tribunal, la aplicación del método de prueba a través sistema de diagnóstico a bordo sí incide en el control y disminución de las emisiones de contaminantes, al tratarse de una medida dirigida a mantener el desempeño óptimo de los componentes involucrados en la emisión de gases contaminantes.

Por lo que **al ser una medida de naturaleza objetiva y razonable, los artículos que se tildan de inconstitucionales del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el dos mil diecinueve, no violan el principio de igualdad y no discriminación**, ya que se continúa vigilando el parámetro de medición consistente en el nivel de emisión de contaminantes en cuanto impactan el medio ambiente, con un sistema más completo y exacto, **lo cual es acorde a la garantía de protección del derecho fundamental de un medio ambiente sano, previsto en el artículo 4, párrafo quinto, de la Constitución Federal.**

SÉPTIMO. ESTUDIO DE FONDO DE INCUMPLIMIENTO DE LA NORMA Y DEL PROGRAMA. En sus conceptos de violación la parte quejosa esencialmente argumenta que el vehículo verificado sí cumple con los parámetros permisibles de contaminantes para obtener el holograma tipo "0" (cero) establecidos en el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre del año dos mil diecinueve y en la Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017.

Sin embargo, afirma que no se fundamentó ni motivó el por qué se le otorgó el holograma "1" al vehículo verificado, aun y cuando sí cumplió con los límites permisibles de emisión de contaminantes.

Además, considera que las autoridades responsables incumplieron e inobservaron lo establecido en el punto 4.3.1 de lo Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, así como la inaplicación del contenido en los numerales 7.4. y 7.4.1., inciso b),

y tabla inserta, del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre de dos mil diecinueve.

Dichos motivos de disenso son **infundados**, en virtud de que el vehículo materia de la *litis* ***** ** ***** ***** * ***** no se encuentra contemplado en los supuestos del numeral 7.4.1., inciso b), y tabla inserta, del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre de dos mil diecinueve, pues éste refiere que “**Se asignará el Holograma “0” a vehículos 2006 y posteriores en caso de que la SEDEMA cuente con registros de que el vehículo no contiene SDB, o cuando no se logre obtener información del estado de los monitores del sistema SDB, siempre y cuando realice la prueba de emisiones de tipo dinámica o estática y obtengan como máximo las emisiones contenidas en este numeral.**”

Por tal motivo, contrario a lo que aduce la promovente, las autoridades responsables no se encontraban obligadas a aplicar lo dispuesto en dichos dispositivos y, por tanto, el Certificado de Aprobación de Verificación con folio ***** , se emitió apegado a derecho, debido a que el automóvil verificado es ***** ** ***** ***** * ***** , por lo que no cuenta con un Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB) y, en términos de las normas analizadas, no es suficiente que el automotor esté dentro de los límites máximos permisibles establecidos en el Programa; sino que también es necesario la aplicación del método de prueba a través sistema de diagnóstico a bordo, por lo que fue correcto que se le asignara el holograma tipo “1” (uno) al automóvil verificado.

Además, aun cuando en el certificado reclamado no se hayan citado los numerales que le sirvieran de fundamento, la realidad es que el otorgamiento de holograma tipo “1”, encuentra



sustento en los diversos numerales 7.5 y 7.5.1 del citado programa.²⁰

Aunado a lo anterior, el certificado combatido no requería una mayor motivación para que no fuera posible otorgarle el holograma tipo "0", pues con independencia de que su automóvil no contara con los requisitos tecnológicos relativos al Sistema de Diagnóstico a Bordo, la realidad es que dicho vehículo es de año modelo anterior a dos mil seis y, conforme a lo dispuesto por el artículo 5, tabla 9, de la norma oficial mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017,²¹ para evaluar los contaminantes que emiten esos automotores es obligatorio el método de prueba dinámica.

Por ello, si bien es cierto que las emisiones del vehículo descrito se encontraban dentro de los límites legales, también es verdad que **ello únicamente es suficiente para el otorgamiento del holograma tipo "1", no para la obtención del diverso holograma tipo "0"** pues, para esto, era indispensable que cuente con los aditamentos tecnológicos mencionados.

De ahí que, opuesto a lo aseverado por la peticionaria de amparo, **es legal** que a su automóvil le haya sido otorgado del holograma tipo "1".

De igual forma resulta **infundado** el argumento relativo a que no existe artículo de ninguna ley vigente (Constitución Federal,

²⁰ 7.5. Constancia de Verificación tipo uno (Holograma "1"). Se podrá otorgar este tipo de holograma a los:

7.5.1. Vehículos modelos 1994 a 2005 a gasolina, gas natural, gas licuado de petróleo u otros combustibles alternos, cuyos niveles de emisión no sobrepasen los siguientes límites en prueba dinámica o estática, según corresponda."

²¹ 5. Métodos de prueba para la evaluación de emisiones de contaminantes

Tipo de combustible	Peso Bruto Vehicular (PBV) kg	Año modelo	Métodos de prueba	
			Sistema de Diagnóstico a Bordo (SDB)	Dinámica
Gasolina o gas natural como combustible original de fábrica	Mayor 400 y hasta 3857	Anterior a 2006	No aplica	Obligatorio
		2006 y posteriores (1,3)	Obligatorio	Por excepción ⁽⁴⁾

Tratado Internacional, Ley Ambiental de Protección a la Tierra en la Ciudad de México, Norma Oficial Mexicana NOM-167-SEMARNAT-2017, Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Segundo Semestre del año dos mil dieciocho) que señale de manera fundada y motivada un impedimento para otorgar el Certificado de aprobación de verificación tipo “0” (cero) a los vehículos a gasolina modelo dos mil cinco y anteriores, como el de la quejosa.

Lo anterior, porque como se precisó, el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre de dos mil diecinueve, **sí establece una limitante a los vehículos que no cuenten con Sistema de Diagnóstico a Bordo**, como los son los modelos dos mil cinco y anteriores, cuyo fin atiende a la implementación de medidas relacionadas con medio ambiente y cambio climático.

Sirve de apoyo a lo anterior, la tesis aislada I.3o.A.18 A (10a.), del Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Primer Circuito,²² aplicada por analogía, que establece:

“VERIFICACIÓN VEHICULAR OBLIGATORIA EN EL DISTRITO FEDERAL. NORMATIVA NACIONAL E INTERNACIONAL EN QUE SE SUSTENTA LA POLÍTICA DE PROTECCIÓN AL AMBIENTE, CUYOS FUNDAMENTOS DESARROLLA EL PROGRAMA RELATIVO PARA EL SEGUNDO SEMESTRE DEL AÑO 2014. *Para la efectividad del derecho a un medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar, previsto en el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, acorde con el principio preventivo, el Programa de verificación vehicular obligatoria para el segundo semestre del año 2014, emitido por la Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, desarrolla los fundamentos de una política de protección al ambiente, a partir de los compromisos adoptados por el Estado Mexicano en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, tendentes a la implementación de medidas para la reducción de las emisiones antropogénicas (como son los contaminantes emitidos por los automóviles) que alteran la capa de ozono, y a la eliminación de vehículos poco*

²² Publicada en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Libro 29, Tomo III, abril de 2016, página 2509.



amigables con el ambiente, dado el aumento del parque vehicular. Por su parte, a nivel nacional, esa política se sustenta, entre otros ordenamientos, en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, la Ley General de Cambio Climático, la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal, así como en la Estrategia nacional de cambio climático, difundida en el Diario Oficial de la Federación el 3 de junio de 2013; el Programa general de desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, publicado en la Gaceta Oficial de dicha entidad el 11 de septiembre de 2013, y en el Inventario de emisiones contaminantes de efecto invernadero 2012, conforme a los cuales, se pretende la reducción de gases de efecto invernadero, tendentes al control y disminución de contaminantes producidos por los automóviles.”.

En consecuencia, al ser **infundados** los argumentos de la parte quejosa, lo procedente es **negar el amparo y la protección federal solicitados**.

Por lo expuesto y fundado en los artículos 73, 74, 75, 216, 217 y relativos de la Ley de Amparo, se

RESUELVE:

PRIMERO. Se **sobresee** en el juicio de amparo *********, conforme a lo expuesto en el Considerando Tercero de este fallo.

SEGUNDO. La justicia de la unión **no ampara ni protege** a la parte quejosa ******* *******, contra los actos reclamados al **Subsecretario de Fomento y Normatividad Ambiental de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales del Gobierno Federal; Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México; Director General de Gestión de la Calidad del Aire, dependiente de la citada Secretaría y del Centro de Verificación Vehicular número BJ-50, con razón social ***** ***** ******* por los motivos y fundamentos expuestos en los **Considerandos Sexto y Séptimo** de esta sentencia.

Notifíquese y personalmente a la parte quejosa.

Así lo resolvió y firma **Karina Cruz Campos**, Secretaria del

Juzgado Noveno de Distrito en Materia Administrativa en la Ciudad de México, en Funciones de Juez de Distrito, en términos del artículo 43 párrafo segundo y 81, fracción XXII de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, en relación con el artículo 40, fracción V, del Acuerdo General del Pleno del Consejo de la Judicatura Federal, por el que se expide el similar que reglamenta la organización y funcionamiento del propio Consejo; y reforma y deroga diversas disposiciones de otros acuerdos generales, de conformidad con la autorización otorgada por la Secretaría Técnica de la Comisión de Carrera Judicial del Consejo de la Judicatura Federal, mediante oficio CCJ/ST/569/2019, de doce de febrero de dos mil diecinueve, ante el Secretario **Luis Ángeles García**, que da fe, hoy **treinta y uno de julio de dos mil diecinueve**, fecha en que lo permitieron las labores del juzgado. **DOY FE.**

RAZÓN. En la misma fecha el Secretario de Juzgado hace constar que en esta fecha se giraron los oficios 42555, 42556, 42557, 42558 y 42559, para notificar la presente resolución a las autoridades responsables. Conste.

El treinta y uno de julio de dos mil diecinueve, el licenciado Luis Ángeles García, Secretario de Juzgado, con adscripción en el Juzgado Noveno de Distrito en Materia Administrativa en la Ciudad de México, hago constar y certifico que en esta versión pública no existe información clasificada como confidencial o reservada en términos de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Conste.

PJF - Versión Pública