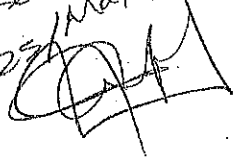


Asunto: *Iniciativa* con proyecto de decreto por el que se adicionan la fracción XIV Bis, al artículo 3 y el artículo 17 Bis, a la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco.

Villahermosa, Tabasco; a 25 de mayo de 2026

DIP. REYNOL CHAMEC CRUZ

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN PERMANENTE DE LA
SEXAGÉSIMA QUINTA LEGISLATURA DEL H.
CONGRESO DEL ESTADO DE TABASCO
PRESENTE

Recibido
25 Mayo/2026


El que suscribe **Diputado Elías Othoniel Abtanaim Madera Cordero, integrante de la LXV Legislatura**, con fundamento en lo que establecen los artículos 33, fracción II, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Tabasco, 21, fracción I, 114, fracción II y 115, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tabasco; 78 y 79 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tabasco, someto a consideración de esta Soberanía la presente **Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adicionan la fracción XIV Bis, al artículo 3 y el artículo 17 Bis, a la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco**, al tenor y justificación de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el Estado constitucional contemporáneo, la movilidad ha dejado de concebirse únicamente como una condición material de desplazamiento para consolidarse como un derecho humano fundamental, indispensable para el ejercicio de otros derechos como el acceso a la salud, la educación, el trabajo y la participación en la vida pública.

No obstante, en México de acuerdo con la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2024¹, los hogares mexicanos destinaron el 19.5% de su gasto corriente monetario total a transporte y comunicaciones.

En esa índole, estos medios de transporte representan una opción accesible y funcional para amplios sectores de la población, sin embargo, su expansión ha ocurrido en un contexto de insuficiente regulación y débil cultura de seguridad vial, lo que ha derivado en prácticas de

¹ INEGI. (2025). Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2024. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Ciudad de México, México. Para mayor información puede consultarse en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enigh/nc/2024/doc/enigh2024_ns_presentacion_resultados.pdf

conducción de alto riesgo, modificaciones vehiculares indebidas y condiciones de circulación que comprometen la integridad de quienes los conducen, de sus acompañantes y de terceros.

En ese marco, la presente iniciativa, se inscribe en el marco general del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial e incorpora un enfoque específico orientado a atender una problemática creciente y aun insuficientemente regulada: la contaminación auditiva vehicular y las modificaciones indebidas a los sistemas de control de ruido en vehículos automotores. Este fenómeno que se ha intensificado en los últimos años constituye una externalidad negativa de la movilidad motorizada que impacta de manera directa en la salud, el medio ambiente y la calidad de vida de las personas.

Bajo esa lógica, la Secretaría de Protección Civil de la Ciudad de México² define a la contaminación acústica como: el exceso de sonido, de ruidos que alteran las condiciones normales del ambiente y son generados por actividades humanas; uso de automóviles (ruido de motor, claxon), la promoción de artículos para su venta con equipos de sonido, actividades industriales, la cual produce efectos negativos en la salud de las personas.

Otra definición apropiada al hablar de contaminación acústica o contaminación por ruido puede ser la siguiente: *“La presencia en el ambiente de niveles sonoros no deseados que provocan en el ser humano desde molestia y estrés, hasta posibles daños físicos al oído y otros efectos nocivos en la salud”*.³

Regresando al contexto inicial, es importante reconocer la necesidad de una intervención normativa que, sin desconocer las causas sociales que motivan estas formas de movilidad, establezca límites claros orientados a la protección de la vida, la seguridad y el orden público. En otras palabras, este esfuerzo legislativo parte de la realidad social, económica y política del pueblo tabasqueño, misma realidad social que debe ir acompañada de sensibilidad social, certeza jurídica, movilidad eficiente, económica y seguridad vial.

Como resultado de este modelo de desarrollo, la alternativa modal que ha sido históricamente privilegiada es la del transporte motorizado de uso particular, lo que ha incentivado un crecimiento sostenido y generalizado de la motorización en el país. Esta tendencia no solo ha reconfigurado los patrones de desplazamiento, sino que también ha intensificado los desafíos en materia de seguridad vial, congestión urbana, impacto ambiental y uso del espacio público, evidenciando la necesidad de transitar hacia esquemas de movilidad más equilibrados, seguros y sostenibles.

² SPC. (2012). Contaminación acústica en la Ciudad de México. Secretaría de Protección Civil de la Ciudad de México, México. Puede consultarse en: <http://data.proteccioncivil.cdmx.gob.mx/tripticos/Diptico-CA.pdf>

³ PAOT. (2006). Contaminación por ruido y vibraciones: Implicaciones en la salud y calidad de vida de la población urbana. Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del D.F. Ciudad de México, México. Puede verse en: <https://paot.org.mx/centro/paot/ruido02-05.pdf>

De acuerdo con los datos abiertos del INEGI (Vehículos de motor registrados en circulación⁴) en México existían para el año 2024 un total de 61 millones 262 mil 766 vehículos de motor registrados en circulación, de los cuales 39 millones 641 mil 257 eran automóviles y 8 millones 953 mil 446 eran motocicletas. El caso de nuestro Estado no fue distinto al plano nacional, de igual forma para el año 2024⁵ en nuestra entidad existían un total de 852 mil 032 vehículos registrados, de los cuales 435 mil 822 eran automóviles, 6 mil 927 camiones para pasajeros, 175 mil 155 camiones y camionetas para carga y 234 mil 128 eran motocicletas.

Partiendo de dicho contexto, la reforma al artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en diciembre de 2020, reconoció expresamente el derecho de todas las personas a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, elevando así a rango constitucional una exigencia social largamente postergada. No obstante, dicho precepto constitucional refiere de la misma manera que todas las personas tienen el derecho a la salud, así como a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, responsabilidad que será garantizada en todo momento por el Estado.

Lo anterior, no quiere decir que exista un concurso de derechos o que una garantía este supeditada a otra, por el contrario, este reconocimiento no se agota en la posibilidad material de desplazamiento, sino que implica una obligación transversal del Estado de garantizar un sistema de movilidad que reduzca riesgos, elimine barreras y permita a las personas desarrollar su proyecto de vida en condiciones dignas. Es decir, el derecho humano a la movilidad y a la seguridad vial se encuentra estrechamente vinculado con otros derechos fundamentales, tales como el derecho a la protección de la salud y el derecho a un medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar.

Desde esta perspectiva, la movilidad debe entenderse como una condición habilitante para garantizar desplazamientos seguros, particularmente en contextos donde las condiciones socioeconómicas inciden directamente en la forma en que las personas acceden y utilizan los medios de transporte.

Por lo anterior, resulta indispensable incorporar un *enfoque diferenciado* que atienda la protección de grupos en situación de mayor vulnerabilidad, especialmente niñas, niños y mujeres -por mencionar algunos-. En este sentido, promover una movilidad segura no solo implica reducir siniestros viales, sino también generar condiciones que favorezcan entornos seguros, accesibles, libres de violencia, sano, que promuevan el correcto desarrollo y bienestar,

⁴ INEGI. (2026). Vehículos de motor registrados en circulación. Datos abiertos. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Ciudad de México, México. Para más información puede consultarse en: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=

⁵ INEGI. (2026). Vehículos de motor registrados en circulación. Datos abiertos. Entidad Federativa: Tabasco. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Ciudad de México, México. Para más información puede consultarse en: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=

así como la disminución de impactos ambientales que afectan de manera desproporcionada a estos sectores.

En ese sentido, la presente iniciativa se sustenta en los marcos convencionales internacionales en materia de derechos humanos, los cuales establecen obligaciones claras para los Estados orientadas a prevenir riesgos, proteger la vida, la integridad personal y garantizar condiciones adecuadas de salud y medio ambiente en el espacio público.

Bajo este enfoque, la regulación de la contaminación auditiva generada por vehículos automotores, particularmente aquella derivada de la modificación de sistemas de escape constituye una medida legítima, necesaria y proporcional de intervención estatal, dirigida a mitigar externalidades negativas que afectan de manera directa el bienestar colectivo. La Convención sobre los Derechos del Niño (CDN), dispone:

CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DEL NIÑO⁶

Artículo 3.- Núm. 1. En todas las medidas concernientes a los niños que tomen las instituciones públicas o privadas de bienestar social, los tribunales, las autoridades administrativas o los órganos legislativos, una consideración primordial a que se atenderá será el interés superior del niño.

Artículo 6.- Núm. 1. Los Estados Partes reconocen que todo niño tiene el derecho intrínseco a la vida.

Artículo 24.- Núm. 1. Los Estados Partes reconocen el derecho del niño al disfrute del más alto nivel posible de salud y a servicios para el tratamiento de las enfermedades y la rehabilitación de la salud. Los Estados Partes se esforzarán por asegurar que ningún niño sea privado de su derecho al disfrute de esos servicios sanitarios.

La presente iniciativa tiene como finalidad coadyuvar a observar esa disposición, porque su eje central es la regulación de la contaminación auditiva vehicular, por lo que, los preceptos antes citados resultan plenamente aplicables en la medida en que, el ruido excesivo constituye un factor de riesgo ambiental que incide directamente en la salud, el desarrollo y el bienestar de niñas, niños y adolescentes, quienes, por su condición, requieren una protección reforzada.

En este sentido, la incorporación de disposiciones que limiten las emisiones sonoras derivadas de modificaciones indebidas a los vehículos automotores responde a la obligación del Estado de prevenir afectaciones a la salud y garantizar entornos más seguros y adecuados para su desarrollo integral. Otro de los ordenamientos convencionales aplicables establece:

⁶ ONU. (1989). Convención sobre los Derechos del Niño. Organización de las Naciones Unidas. Nueva York, Estados Unidos de América.

CONVENCION AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS⁷

ARTÍCULO 4. Derecho a la Vida. 1. *Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley y, en general, a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente.*

ARTÍCULO 5. Derecho a la Integridad Personal. 1. *Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral.*

Los preceptos citados establecen la obligación del Estado de garantizar la protección efectiva de la vida y la integridad personal, lo cual no se agota en una dimensión pasiva de abstención, sino que implica el deber de adoptar medidas normativas y administrativas orientadas a prevenir riesgos previsibles que puedan afectar dichos derechos. En este sentido, la contaminación auditiva generada por vehículos automotores —particularmente aquella derivada de modificaciones a los sistemas de escape que incrementan deliberadamente los niveles de ruido— constituye un factor que incide tanto en la integridad física y psíquica de las personas como en su bienestar general.

Bajo esta lógica, la incorporación de disposiciones que prohíban y regulen dichas conductas se configura como una medida de carácter preventivo y razonable, orientada a reducir impactos negativos en la salud, preservar condiciones adecuadas de convivencia social y garantizar entornos de movilidad compatibles con la dignidad humana, en congruencia con los estándares interamericanos de protección de derechos fundamentales.

De igual manera, se considera aplicable el siguiente:

PROTOCOLO ADICIONAL A LA CONVENCION AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS EN MATERIA DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES - PROTOCOLO DE SAN SALVADOR⁸

Artículo 10 Derecho a la salud – Numeral 1. *Toda persona tiene derecho a la salud, entendida como el disfrute del más alto nivel de bienestar físico, mental y social.*

Artículo 11 Derecho a un medio ambiente sano – Numeral 1. *Toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente sano y a contar con servicios públicos básicos.*

Los preceptos referidos establecen la obligación del Estado de garantizar condiciones que permitan el disfrute efectivo del derecho a la salud y a un medio ambiente sano, lo cual comprende la adopción de medidas orientadas a **prevenir, controlar y reducir factores que generen afectaciones al bienestar físico, mental y social de las personas**. En este sentido, la contaminación auditiva vehicular, particularmente aquella derivada de la alteración deliberada

⁷ OEA. (1969). Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José). Organización de los Estados Americanos. San José, Costa Rica.

⁸ Organización de los Estados Americanos. (1988). Protocolo adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de derechos económicos, sociales y culturales "Protocolo de San Salvador". Organización de los Estados Americanos. San Salvador, El Salvador.

de los sistemas de escape y mecanismos de control de ruido constituye una fuente relevante de afectación ambiental y sanitaria en entornos urbanos.

Bajo esta lógica; la presente iniciativa incorpora una **definición normativa expresa de contaminación auditiva vehicular**, así como la prohibición de conductas que incrementen artificialmente los niveles de ruido en vehículos automotores, con el propósito de **mitigar externalidades negativas, proteger la salud pública y preservar condiciones ambientales adecuadas**. Estas medidas se configuran como acciones preventivas, razonables y proporcionales, orientadas a garantizar entornos de movilidad compatibles con el bienestar colectivo y los estándares internacionales de protección de derechos económicos, sociales y culturales.

En ese sentido, los estándares derivados de los instrumentos internacionales previamente referidos encuentran desarrollo y concreción en el orden jurídico mexicano, el cual establece un marco normativo que obliga a las autoridades a adoptar medidas orientadas a la prevención de riesgos, la protección de la salud y la garantía de condiciones ambientales adecuadas.

Así, la presente iniciativa no sólo es compatible con dicho entramado, sino que se configura como un **mecanismo de implementación normativa a nivel local**, alineado con los principios y directrices previstos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la legislación general y federal aplicable.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos⁹

Artículo 1º. [...]

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

Artículo 4º. [...]

Toda Persona tiene derecho a la protección de la salud. [...] 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. [...]

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Los preceptos constitucionales referidos establecen un mandato claro para todas las autoridades de **prevenir riesgos y adoptar medidas normativas orientadas a la protección efectiva de los derechos humanos**, particularmente aquellos vinculados con la salud y el medio ambiente. En este sentido, la contaminación auditiva vehicular, es en tanto un fenómeno

⁹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (1917). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. H. Cámara de Diputados. Ciudad de México, México.

que puede generar afectaciones al bienestar físico y mental de las personas, así como deterioro en las condiciones ambientales del entorno urbano, se ubica dentro del ámbito de protección constitucional.

Bajo esta lógica, esta iniciativa materializa dichos mandatos mediante la incorporación de una **definición normativa expresa de contaminación auditiva vehicular en el artículo 3 de la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco**, así como el establecimiento de una **prohibición específica respecto de la circulación de vehículos automotores que cuenten con modificaciones que alteren o incrementen los niveles de ruido**, prevista en el artículo 17 Bis.

Estas disposiciones constituyen medidas de carácter preventivo, razonables y proporcionales, orientadas a **reducir externalidades negativas, proteger la salud pública y garantizar un entorno ambiental adecuado**, en congruencia con el deber constitucional de tutela efectiva de los derechos humanos. Asimismo, la regulación propuesta se inserta en el ámbito del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, en tanto contribuye a generar **entornos más ordenados, habitables y compatibles con la convivencia social**, reconociendo que la movilidad no solo implica desplazamiento, sino también el respeto a condiciones mínimas de bienestar y calidad de vida en el espacio público.

En un sentido más puntual, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece las bases para la formulación de la política pública en la materia bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, orientado a la gestión integral de los factores de riesgo y a la protección de la vida e integridad de las personas en sus desplazamientos.

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial¹⁰

Artículo 1. ...

La presente Ley tendrá por objetivos: [...]

*I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para **priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad***

¹⁰ Congreso de la Unión. (2022). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. H. Cámara de Diputados. Ciudad de México, México.

Artículo 2. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial. La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes; ...

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

El modelo normativo previsto en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial reconoce que los riesgos asociados a la movilidad no se limitan a los siniestros de tránsito, sino que comprenden también aquellas externalidades derivadas del uso de vehículos motorizados que inciden en la salud y el entorno, entre ellas las emisiones contaminantes en sus distintas modalidades.

En este sentido, la contaminación auditiva vehicular, particularmente es aquella generada por la alteración de los sistemas de escape y mecanismos de control de ruido, constituye un factor de riesgo prevenible que afecta tanto la salud de las personas como las condiciones de habitabilidad del espacio público. Bajo esta lógica, la presente iniciativa se configura como un desarrollo normativo que traslada los principios de prevención, seguridad y protección de la salud al ámbito local, mediante la incorporación de una definición expresa de dicha forma de contaminación y la prohibición de conductas que incrementan artificialmente los niveles de ruido en los vehículos automotores.

Asimismo, la propuesta se alinea con el principio de reducción de externalidades negativas, al establecer medidas orientadas a disminuir impactos adversos en el ambiente y en la calidad de vida de las personas, garantizando que el ejercicio del derecho a la movilidad se realice en condiciones compatibles con la salud pública, el bienestar colectivo y la convivencia social. De esta manera, la iniciativa no sólo armoniza con la Ley General, sino que materializa sus principios rectores a través de disposiciones concretas, preventivas y proporcionalmente diseñadas, fortaleciendo el marco jurídico estatal en materia de movilidad y protección ambiental.

Por otra parte, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente resulta directamente aplicable al objeto de la presente iniciativa, en tanto establece las bases para la prevención, control y mitigación de las distintas formas de contaminación que afectan el equilibrio ecológico y la salud de las personas, entre ellas la contaminación por ruido.

ARTÍCULO 3o.- Para los efectos de esta Ley se entiende por: [...]

VI TER.- Contaminación por ruido: Todo sonido generado por actividades humanas que, por su intensidad, duración o frecuencia, implique riesgo, molestia, perjuicio o daño para las personas, para otros seres vivos o para el ambiente; o los que superen los niveles fijados por las normas oficiales mexicanas; [...]

ARTÍCULO 8o.- Corresponden a los Municipios, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley y las leyes locales en la materia, las siguientes facultades: [...]

VI. La aplicación de las disposiciones jurídicas relativas a la prevención y control de la contaminación por ruido, vibraciones, energía térmica, luz intrusa, radiaciones electromagnéticas y olores perjudiciales para el equilibrio ecológico y el ambiente.

ARTÍCULO 155.- Quedan prohibidas las emisiones de ruido, vibraciones, energía térmica, luz intrusa y la generación de contaminación visual, en cuanto rebasen los límites máximos establecidos en las normas oficiales mexicanas que para ese efecto expida la Secretaría

A partir de este marco, la intervención legislativa local no se limita a replicar conceptos, sino que cumple una función específica: operativizar en el ámbito de la movilidad un fenómeno que ya ha sido reconocido por la legislación ambiental general, pero que requiere de instrumentos sectoriales para su control efectivo. En este sentido, la contaminación auditiva vehicular representa un punto de intersección entre la política ambiental y la regulación del tránsito, donde la falta de precisión normativa genera espacios de incumplimiento y dificulta la actuación de la autoridad.

Bajo esta lógica, la iniciativa no introduce una categoría nueva, sino que especializa una categoría ambiental existente dentro del ámbito de la movilidad, permitiendo identificar con mayor claridad las conductas que la generan y establecer mecanismos más eficaces para su control. De esta manera, la prohibición de modificar sistemas de escape o incorporar dispositivos que alteren los niveles de ruido no sólo responde a una lógica de protección ambiental, sino a la necesidad de cerrar brechas regulatorias entre la norma general y su aplicación práctica en el espacio público.

Por otra parte, la Norma Oficial Mexicana NOM-080-ECOL-1994 constituye un instrumento técnico – normativo fundamental en la regulación de la contaminación auditiva generada por vehículos automotores, al establecer límites máximos permisibles de emisión de ruido provenientes del sistema de escape, así como los métodos específicos para su medición y verificación.

NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-080-ECOL-1994

¹¹ Congreso de la Unión. (1988). Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente. H. Cámara de Diputados. Ciudad de México, México.

Objeto: Establecer los límites máximos permisibles de emisión de ruido proveniente del escape de los vehículos automotores, motocicletas y triciclos motorizados en circulación, así como su método de medición.

Especificaciones relevantes: La emisión de ruido se determina mediante la medición del nivel sonoro en decibeles A [dB(A)], bajo condiciones técnicas controladas y utilizando instrumentos debidamente calibrados.

La Norma establece límites máximos permisibles diferenciados conforme al tipo de vehículo y sus características técnicas, reconociendo que la emisión sonora constituye un contaminante susceptible de regulación.

En particular, los límites máximos permisibles son los siguientes:

Vehículos automotores (según peso bruto vehicular):

- Hasta 3,000 kg: 86 dB(A)*
- Más de 3,000 kg y hasta 10,000 kg: 92 dB(A)*
- Más de 10,000 kg: 99 dB(A)*

Motocicletas y triciclos motorizados:

- Hasta 449 cm³: 96 dB(A)*
- 450 cm³ en adelante: 99 dB(A)*

El cumplimiento de dichos parámetros es obligatorio y su vigilancia corresponde a las autoridades competentes, previéndose sanciones en caso de incumplimiento conforme a la legislación ambiental aplicable.

La incorporación de estos parámetros evidencia que el sistema jurídico mexicano ya cuenta con umbrales técnicos claramente definidos para distinguir entre niveles de ruido permitidos y aquellos que constituyen una infracción ambiental. Sin embargo, dichos límites operan principalmente en el ámbito de verificación técnica, sin una traducción directa y expresa en la legislación local de movilidad que permita identificar de manera clara las conductas prohibidas en el uso cotidiano de los vehículos.

En este sentido, la presente iniciativa no pretende redefinir los estándares técnicos existentes, sino dotarlos de eficacia normativa en el ámbito local, al vincular la conducta de las personas usuarias de vehículos con los límites permisibles previamente establecidos. Así, cualquier modificación que tenga como efecto superar dichos umbrales o alterar las condiciones originales del vehículo se inserta dentro de una categoría jurídica claramente identificable y susceptible de sanción. La presente iniciativa no obedece únicamente a un ejercicio técnico – normativo, sino que surge de una realidad social concreta que interpela al Estado en su deber de protección. La movilidad cotidiana en el Estado de Tabasco refleja condiciones en las que, por factores económicos, culturales y de acceso, numerosas familias han optado por formas de traslado que, aun siendo legítimas, implican riesgos relevantes para su integridad, particularmente en el caso de quienes se encuentran en situación de mayor vulnerabilidad.

En este contexto, la propuesta parte del reconocimiento de que la regulación no puede desvincularse de la realidad social que la origina. Por el contrario, se sustenta en la necesidad de armonizar dicha realidad con estándares mínimos de seguridad y bienestar, entendiendo que

detrás de cada decisión de movilidad existen condiciones estructurales que deben ser atendidas con responsabilidad institucional. En ese sentido, la intervención legislativa no busca criminalizar conductas, sino establecer límites razonables y proporcionales orientados a proteger la vida, la salud y la integridad de las familias tabasqueñas.

Bajo esa lógica, es preciso reconocer que la movilidad segura no constituye una carga exclusivamente individual, sino un ámbito de corresponsabilidad entre la sociedad y el Estado. Por ello, la iniciativa se inscribe en un modelo en el que la autoridad no sólo regula, sino que orienta y previene, mediante reglas claras que fomenten una cultura de respeto, cuidado y uso responsable del espacio público, en beneficio del bienestar colectivo. En suma, se trata de una propuesta que, desde una perspectiva jurídica y social, busca consolidar un modelo de movilidad más seguro, humano y responsable, en el que el ejercicio del derecho a desplazarse se realice en condiciones que garanticen la protección efectiva de quienes integran las familias del Estado de Tabasco.

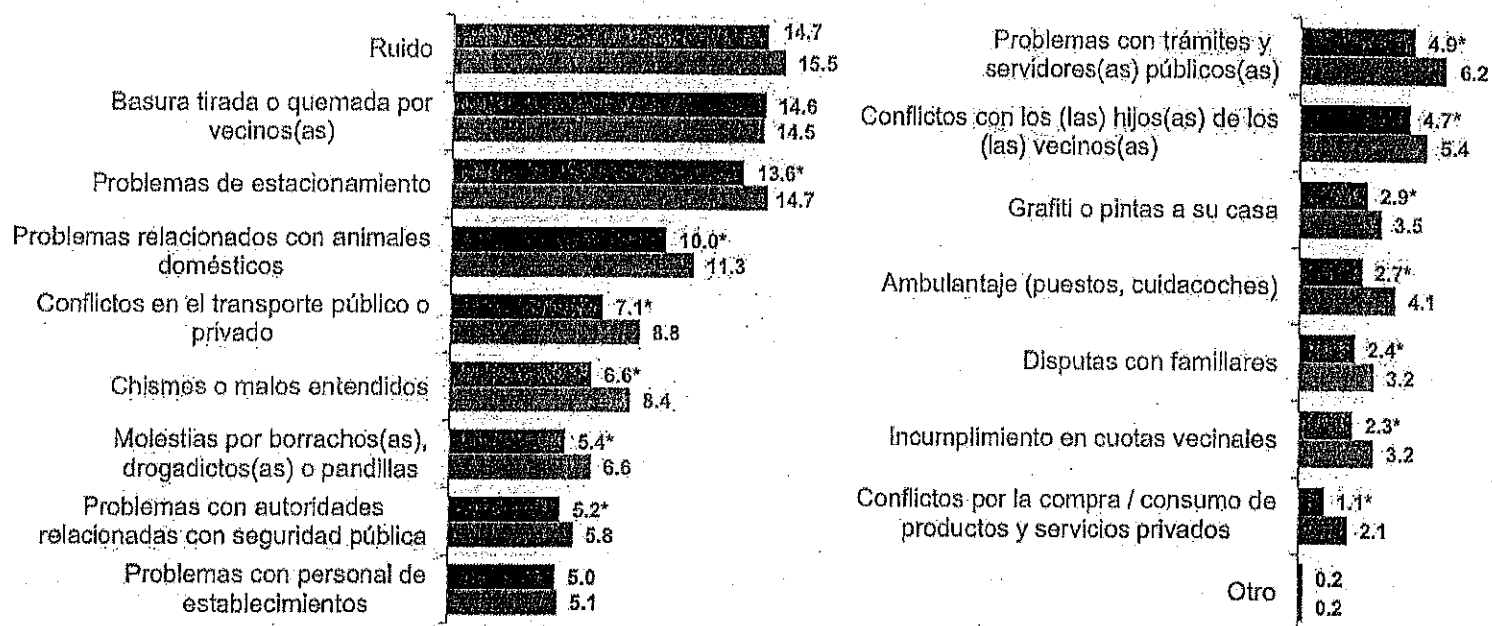
Ahora bien, de acuerdo con datos de la Secretaría de Salud¹², las personas de zonas rurales, suburbanas y urbanas enfrentan el mismo riesgo de padecer sordera al estar expuestas al ruido de automóviles, bocinas en casa, fiestas, fábricas o construcciones. “Desafortunadamente no hay cultura entre las personas para cuidar sus sentidos y se dan cuenta cuando ya perdieron parte de su capacidad auditiva”. Aún más preocupante es que, tan solo para 2020, se registraron 1.3 millones de personas con pérdida de capacidad auditiva, de acuerdo con INEGI.

En un sentido estricto, la presente iniciativa parte de una realidad social preocupante, de acuerdo con la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU, 2026)¹³ del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, durante el primer trimestre de 2026, 38.2 % de la población de 18 años y más tuvo al menos un conflicto o enfrentamiento en su vida cotidiana, estadística donde el “ruido” encabezó dicha lista de conflicto con 14.7%.

¹² SS. (2023). Ruido y enfermedades respiratorias afectan capacidad auditiva: Secretaría de Salud. Gobierno de México, Secretaría de Salud. Ciudad de México, México. Para mayor información véase en: <https://www.gob.mx/salud/articulos/ruido-y-enfermedades-respiratorias-afectan-capacidad-auditiva-secretaria-desalud>

¹³ INEGI (2026). Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU, Primer Trimestre 2026). Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Ciudad de México, México. Para mayor información véase: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ensu/doc/ensu2026_marzo_presentacion_ejecutiva.pdf

Tipo de conflictos o enfrentamientos que tuvo la población de 18 años y más en su vida cotidiana (porcentaje)



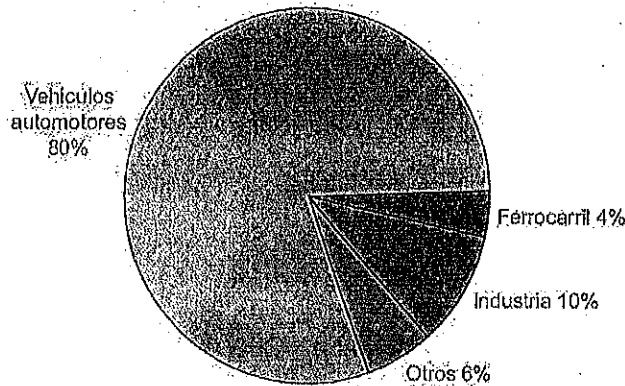
Fuente: Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU, Primer Trimestre 2026) del Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

Partiendo de esta realidad, resulta pertinente acudir a los criterios sostenidos por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, la cual ha establecido que los derechos fundamentales no sólo imponen límites a la actuación del Estado, sino que también generan deberes positivos de protección, especialmente frente a riesgos previsible que puedan afectar la vida, la integridad personal y la salud de las personas.

En los últimos años, se ha observado un incremento en prácticas relacionadas con la modificación de vehículos automotores, particularmente en los sistemas de escape, que tienen como consecuencia la generación de niveles de ruido por encima de los parámetros permitidos. Si bien en muchos casos estas conductas responden a expresiones culturales o de identidad, lo cierto es que su impacto trasciende el ámbito individual, afectando de manera directa la tranquilidad, el descanso y la salud de quienes comparten el espacio público, especialmente en zonas urbanas densamente habitadas.

Este fenómeno no puede ser entendido como un asunto menor o meramente administrativo, ya que la exposición constante a niveles elevados de ruido constituye un factor que incide en el bienestar físico y mental de las personas, deteriora la calidad de vida y altera las condiciones de convivencia social. Así, el ruido ambiental es uno de los principales elementos de contaminación en las ciudades modernas. De acuerdo con el Instituto del Ruido de Londres, los vehículos, con sus mecanismos, motores y el roce de los neumáticos con el pavimento, son los máximos responsables del ruido total en las grandes urbes.

FUENTES GENERADORAS DE RUIDO



Fuente: Alfie Cohen, Miriam, & Salinas Castillo, Osvaldo. (2017). Ruido en la ciudad. Contaminación auditiva y ciudad caminable. Estudios demográficos y urbanos, 32(1), 65-96. Recuperado en 11 de mayo de 2026, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S018672102017000100085&lng=es&tlng=es.

Bajo esta lógica, el legislador cuenta con un margen de configuración normativa para adoptar medidas razonables, idóneas y proporcionales orientadas a prevenir daños y salvaguardar bienes jurídicos de la mayor relevancia, lo que permite vincular la presente propuesta con el estándar constitucional y jurisdiccional aplicable.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación, a través del Segundo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Cuarto Circuito, al pronunciarse en la tesis intitulada *“Tránsito y vialidad de los municipios de Monterrey, Santiago, San Nicolás de los Garza, Juárez, Guadalupe, San Pedro Garza García, Santa Catarina y Escobedo, Nuevo León. Es improcedente conceder la suspensión en el amparo promovido contra las disposiciones de los reglamentos relativos...”*¹⁴, ha sostenido que las disposiciones normativas en materia de tránsito que regulan el estado mecánico de los vehículos y prohíben la incorporación de accesorios o modificaciones que generen riesgos, revisten un carácter de orden público e interés social, al estar orientadas a proteger la seguridad vial, el bienestar colectivo y la integridad de las personas. Tesis que al efecto refiere:

Los reglamentos mencionados (homologados en su redacción), en vigor a partir del 1 de enero de 2017 (salvo el del segundo Municipio, que rige desde el 5 de esos mes y año), establecen el equipo que deberán tener en buen estado y los accesorios o artículos que tienen prohibido portar los vehículos que circulen en la vía pública, así como la facultad de la autoridad de vigilar el cumplimiento de ese mandato, con la finalidad de proteger la seguridad de los peatones y de los conductores que circulan en las vialidades municipales que forman parte de la zona metropolitana de Monterrey y otorgar bienestar a la ciudadanía, lo cual constituye la mayor prioridad en materia de seguridad vial.

¹⁴ SCJN (2017). Tránsito y vialidad de los municipios de Monterrey, Santiago, San Nicolás De Los Garza, Juárez, Guadalupe, San Pedro Garza García, Santa Catarina y Escobedo, Nuevo León. Es improcedente conceder la suspensión en el amparo promovido contra las disposiciones de los reglamentos relativos, vigentes en 2017, que establecen el equipo que deberán tener en buen estado y los accesorios o artículos que tienen prohibido portar los vehículos que circulen en la vía pública, así como la facultad de la autoridad de vigilar el cumplimiento de ese mandato. Suprema Corte de Justicia de la Nación, Segundo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del

Lo anterior es así, porque la exigencia de que los automóviles cuenten con elementos como claxon, frenos, cinturón de seguridad, luces, etcétera, tiende a reducir accidentes. Lo mismo sucede con la prohibición de portar artículos que obstaculicen la visibilidad del conductor, piezas que no se encuentren debidamente sujetas y que se pudieran desprender, mofles que emitan ruido excesivo, entre otros, pues con ello se busca proteger la seguridad del propio conductor, del peatón y de las demás personas que circulen en otros vehículos, así como reducir la contaminación sonora.

Por tanto, es improcedente conceder la suspensión en el amparo promovido contra las disposiciones indicadas, en términos de la fracción II del artículo 128 de la ley de la materia, porque se seguiría perjuicio al interés social y se contravendrían disposiciones de orden público, ya que, se reitera, la sociedad está interesada en que se otorgue seguridad vial a las personas que transitan en la vía pública, tanto de manera peatonal, como en los vehículos, con el fin de evitar accidentes viales.

Con base en lo anterior, la presente iniciativa se alinea con dicho criterio jurisdiccional, en tanto propone la incorporación de disposiciones que regulan de manera expresa la contaminación auditiva vehicular y prohíben la modificación de sistemas de escape que alteren los niveles de ruido. Lejos de constituir una restricción arbitraria, se trata de una medida preventiva, razonable y proporcional, orientada a proteger la salud, el medio ambiente y la tranquilidad de las personas, así como a garantizar condiciones de movilidad compatibles con el interés público.

En ese sentido, la regulación propuesta parte del reconocimiento de que la movilidad no sólo implica desplazamiento, sino también la convivencia en el espacio público bajo condiciones de respeto, seguridad y bienestar. Por ello, el establecimiento de límites claros a prácticas que generan afectaciones colectivas, como la emisión de ruido excesivo por vehículos automotores, responde a la necesidad de fortalecer el orden jurídico y promover una cultura de corresponsabilidad social, en beneficio de las familias tabasqueñas.

Con base en lo expuesto, la presente iniciativa se inserta en un contexto en el que la movilidad trasciende su función de desplazamiento para consolidarse como un ámbito de convivencia social que incide directamente en la salud pública, el equilibrio ambiental y la calidad de vida de las personas. La evidencia cotidiana demuestra que prácticas como la emisión de ruido excesivo por vehículos automotores no sólo generan molestias aisladas, sino que producen afectaciones acumulativas en el bienestar físico y mental, deterioran el entorno y vulneran el derecho de las personas a vivir en condiciones de tranquilidad y dignidad.

En ese sentido, la propuesta no desconoce las condiciones sociales que han dado origen a determinadas conductas, sino que asume, desde una perspectiva institucional, la responsabilidad de establecer parámetros claros que armonicen el ejercicio de la movilidad con la protección del interés social. Regular la contaminación auditiva vehicular implica reconocer que el espacio público pertenece a todas y todos, y que su uso debe realizarse bajo criterios de respeto, cuidado y corresponsabilidad, particularmente cuando se encuentran en juego derechos fundamentales como la salud y el medio ambiente sano.

Cuarto Circuito. Semanario Judicial de la Federación. Ciudad de México, México. Véase en: <https://sifsemanal.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2014060>

Asimismo, la iniciativa parte de una comprensión integral del desarrollo social, en la que el bienestar de las familias y de las comunidades depende, en gran medida, de la capacidad del Estado para garantizar entornos seguros, habitables y libres de factores que deterioren la convivencia. La protección frente a emisiones sonoras excesivas no es un asunto menor, sino una condición necesaria para preservar el descanso, la tranquilidad y el desarrollo pleno de niñas, niños, personas adultas mayores y, en general, de toda la población.

En última instancia, esta propuesta convoca a una reflexión colectiva desde una perspectiva profundamente humana: la movilidad es un derecho, pero también una responsabilidad compartida. Cada acción en la vía pública tiene un impacto en la vida de los demás. Por ello, el fortalecimiento del marco normativo en esta materia no debe entenderse como una imposición, sino como una decisión ética y social orientada a proteger la salud, el entorno y el bienestar común, contribuyendo a la construcción de comunidades más seguras, solidarias y respetuosas en el Estado de Tabasco. A su vez, la presente iniciativa se complementará con la diversa a la Ley General de Tránsito y Vialidad del Estado de Tabasco que, oportunamente, se presentará para regular los aspectos a que se refiere la misma, tanto en lo relativo a los vehículos destinados al transporte público, como a los del servicio particular.

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado someto a la consideración de esta Honorable Soberanía para su análisis, dictaminación, discusión y en su caso, aprobación la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO

Artículo Único. Se adicionan la fracción XIV Bis, al artículo 3 y el artículo 17 Bis, a la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD PARA EL ESTADO DE TABASCO

TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I Aspectos preliminares

Artículo 3.- ...

I. a XIV. ...

XIV. Bis. Contaminación auditiva vehicular: La emisión de ruido generada por cualquier vehículo automotor, incluyendo motocicletas, automóviles, camiones o cualquier otro medio de transporte motorizado, ya sea en circulación o en reposo, que exceda los niveles máximos permisibles previstos en las disposiciones jurídicas y normas oficiales

aplicables, o que, aun sin rebasarlos, por su intensidad, frecuencia, duración, reiteración o características tonales, resulte susceptible de afectar la salud, el ambiente o el derecho al descanso y a la tranquilidad de las personas.

XV. a LXXVI. ...

TÍTULO SEGUNDO SUJETOS ACTIVOS DE LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I Derechos y obligaciones

Sección Primera Disposiciones generales

Artículo 17 Bis. Queda prohibida la circulación en vías públicas de vehículos automotores que cuenten con modificaciones, adaptaciones o dispositivos que:

- I. Produzcan emisiones sonoras que excedan los niveles máximos permitidos por las disposiciones jurídicas y técnicas aplicables; o
- II. Alteren, incrementen o modifiquen deliberadamente las características originales del sistema de escape, silenciador u otros mecanismos de control de ruido instalados por el fabricante.

En particular, se prohíbe la instalación, uso o circulación de vehículos con escapes modificados, dispositivos de amplificación sonora o cualquier otro mecanismo destinado a incrementar el nivel de ruido del vehículo por encima de sus especificaciones originales.

El Poder Ejecutivo del Estado, en el ámbito de sus atribuciones, realizará las adecuaciones necesarias al Reglamento de esta Ley y demás disposiciones administrativas aplicables, a efecto de establecer los parámetros técnicos, mecanismos de verificación, procedimientos de inspección y el régimen de infracciones, sanciones y medidas de seguridad correspondientes para el cumplimiento de lo previsto en el presente Capítulo.

Transitorios

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

Artículo Segundo. Se deroga cualquier disposición de igual o menor jerarquía que contravenga el presente Decreto.

Artículo Tercero. El Poder Ejecutivo del Estado contará con un plazo de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para realizar las adecuaciones necesarias al Reglamento de la Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco y demás disposiciones administrativas aplicables, a efecto de dar cumplimiento a lo establecido en el mismo.

Dado en el salón de sesiones del H. Congreso del Estado de Tabasco, en la Ciudad de Villahermosa, Tabasco a los veinticinco días del mes de mayo del año dos mil veintiséis.

ATENTAMENTE



**DIPUTADO ELÍAS OTHONIEL ABTANAIM MADERA CORDERO
INTEGRANTE DE LA LXV LEGISLATURA DEL CONGRESO
DEL ESTADO DE TABASCO**