



**RECURSO DE REVISIÓN 209/2022**  
**J.C.**  
**ACTOR:** \*\*\*\*\*1  
**AUTORIDADES:** DIRECTOR  
GENERAL E INSPECTOR DEL  
INSTITUTO DE MOVILIDAD  
SUSTENTABLE DEL ESTADO DE  
BAJA CALIFORNIA

**PONENTE:**  
**MAGISTRADO ALBERTO LOAIZA MARTÍNEZ**

**SECRETARIO:**  
**ÁLVARO CRUZ ROCHA**

Mexicali, Baja California, ocho de mayo de dos mil veinticuatro.

Resolución por la que se revoca la sentencia dictada el treinta y uno de marzo de dos mil veintitrés por el Juzgado Cuarto de este Tribunal en el juicio citado al rubro.

## **GLOSARIO**

**Ley del Tribunal:** Ley del Tribunal Estatal de Justicia Administrativa de Baja California.

**Ley de Movilidad:** Ley de Movilidad Sustentable y de Transporte de Baja California.

**Reglamento de Transporte:** Reglamento de Transporte Público del Municipio de Tijuana, Baja California.

**Código de Procedimientos:** Código de Procedimientos Civiles para el Estado de Baja California.

**Tribunal:** Tribunal Estatal de Justicia Administrativa de Baja California.

**Juzgado Cuarto:** Juzgado Cuarto del Tribunal Estatal de Justicia Administrativa de Baja California.

**Instituto:** Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California.

**Director:** Director del Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California.



**Inspectora:** Inspectora del Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California.

**Boleta de infracción:** Boleta de infracción \*\*\*\*\*2.

## I. RESULTANDOS

### **Antecedentes en sede administrativa.**

1. El día 26 de mayo de 2022, la inspectora Judith Torres Gutiérrez, levantó boleta de infracción al actor por lo siguiente:

“...TRANSITABA CON 4 PERSONAS A BORDO Y CON LA MODALIDAD TAXI DE SITIO ROTULADA, REALIZANDO RUTA DE MARGARITAS A 5 Y 10, PRESENTANDO TARJETA DE CIRCULACIÓN SIN ITINERARIO FIJO, POR LO CUAL SE DETECTA QUE PRESTA EL SERVICIO EN UNA MODALIDAD DISTINTA A LA AUTORIZADA, EN LA MODALIDAD DE TAXI DE RUTA, SIN EL PERMISO O CONCESIÓN CORRESPONDIENTE INFRINGIENDO CON ESTO EL ARTÍCULO 269, FRACCIÓN I, OBJETIVA INCISO C DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA EL MUNICIPIO DE TIJUANA” (foja 37).

Lo resaltado es nuestro.

### **Antecedentes de primera instancia.**

2. El actor en su demanda impugnó la boleta infracción, sosteniendo su inconformidad en tres argumentos esenciales.

- a) Que la autoridad demandada carece de competencia para imponer la boleta de infracción.
- b) Que la boleta de infracción carece de la debida fundamentación y motivación.



c) Que, mediante un control difuso de la constitución se declare la inaplicabilidad de los artículos 249, 250, 251, 252 y 254 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California.

3. Demanda que fue admitida por el Juzgado Cuarto en proveído de 6 de junio de 2022, donde se tuvo al gobernado señalando el acto impugnado y como autoridades responsables al Director General y al Inspector del Instituto de Movilidad Sustentable de Baja California, ordenando su emplazamiento.

4. En auto de 9 de agosto de 2022, se tuvo por contestada la demanda por las autoridades demandadas, se ordenó dar vista a las partes para que en el plazo de 5 días para que presentaran sus alegatos y una vez transcurrido dicho plazo quedaría cerrada la instrucción; sin que se manifestaran en el plazo concedido para ello.

5. Finalmente, el 31 de marzo de 2023 se dictó sentencia definitiva en la cual resolvió declarar la nulidad de la boleta de infracción y se condenó al Director dejar sin efectos los actos subsecuentes, ordenar su cancelación y en su caso, devolver el vehículo remolcado con motivo de la boleta.

#### **Antecedentes en segunda instancia.**

6. El 8 de mayo de 2023, las autoridades demandadas por conducto de su delegado interpusieron recurso de revisión contra la sentencia definitiva, el cual fue admitido en auto de 6 de julio de 2023.

7. En dicho acuerdo se ordenó dar vista a las partes por el término de cinco días para que manifestaran lo que a su derecho conviniese y notificarlas que, a efecto de dictar resolución en revisión, el Pleno se integraría con los

Magistrados Alberto Loaiza Martínez como Ponente, Carlos Rodolfo Montero Vázquez y Guillermo Moreno Sada.

8. Transcurrido el término otorgado a las partes y sin manifestación de las partes, se turnaron los autos al Magistrado ponente para efecto de formular el proyecto de resolución respectivo.

9. Agotado el procedimiento, conforme a la Ley del Tribunal, se procede a dictar resolución de acuerdo a los siguientes,

## II. CONSIDERANDOS

10.**COMPETENCIA.** El Pleno del Tribunal Estatal de Justicia Administrativa de Baja California es competente para conocer el recurso de referencia, al impugnarse una sentencia definitiva dictada por una de las Salas de este Tribunal. Lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 20, fracción II y 121, fracción IV, de la Ley del Tribunal.

11.**OPORTUNIDAD.** El recurso de revisión fue interpuesto oportunamente, debido a que la sentencia de mérito se notificó por boletín jurisdiccional al actor el 20 de abril de 2023 y surtió efectos el día 25 del mismo mes y año, por lo que el plazo de 10 días que concede el artículo 121 de la Ley del Tribunal para interponer el recurso de revisión, transcurrió del 26 de abril al 9 de mayo del año en comento.

12. Ello es así, en virtud de que se descontaron los días 29 y 30 de abril, 6 y 7 de mayo de 2023, por corresponder a sábados y domingos.

13. Por tanto, si el recurso de revisión fue presentado ante el Juzgado el 8 de mayo de 2023, su interposición fue oportuna.



14. **LEGITIMACIÓN.** El delegado de las autoridades demandadas se encuentra legitimado para interponer el recurso de revisión, debido a que le fue reconocido tal carácter en el juicio.

## **ESTUDIO DE LA CONTROVERSIA**

### **Antecedentes y contextualización.**

15. El actor impugnó la boleta de infracción que le fue impuesta por prestar el servicio de taxi en una modalidad distinta a la autorizada.

16. El juzgador concluyó declarar fundados los argumentos del actor en lo referente a que la inspectora, en la boleta de infracción, no demostró la competencia para aplicar el Reglamento de Transporte de Tijuana.

### **Argumentos de agravio.**

17. Resulta esencialmente fundado el agravio de las autoridades demandadas, en el cual refiere que el juzgador no realizó un análisis exhaustivo de la normatividad vigente, pues no es necesario un convenio de colaboración entre el Instituto de Movilidad Sustentable y el Ayuntamiento de Tijuana, para que el Inspector estuviera en posibilidad de aplicar el Reglamento de Transporte.

### **Estudio del Agravio.**

18. En principio, debe tomarse en cuenta que al resolver la Controversia Constitucional 2/98, el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación determinó que como la prestación del servicio público de transporte no está expresamente conferida a la Federación ni a los Municipios, se



debe entender implícitamente conferida a las entidades federativas, con fundamento en el artículo 124 constitucional.

19. Para arribar a esa conclusión, el Pleno del Supremo Tribunal de la Nación argumentó que la facultad para prestar ese servicio no puede considerarse incorporada a la atribución que tienen los Municipios en materia de tránsito [la cual sí es exclusiva]; esto, a su entender, al tratarse de conceptos disimiles entendidos como materias competenciales.

20. No obstante, el propio Pleno del Máximo Tribunal del País agregó que de conformidad con la fracción III, inciso i), del artículo 115 de la Constitución Federal, existe la posibilidad de que las Legislaturas de los Estados asignen a los Municipios otros servicios públicos, como el de transporte. Por lo que, de ser el caso, debe ser la legislación local la que regule esa atribución.

21. En esa lógica, años atrás, el artículo 83, fracción IX, de la Constitución del Estado establecía que la prestación y regulación del servicio público de transporte era una atribución propia de los municipios; y esto fue así, hasta que esa atribución fue abrogada por reforma constitucional publicada en el Periódico Oficial del Estado el 11 de diciembre de 2019.

22. Como lo refleja la exposición de motivos de la iniciativa de reforma, el propósito de esa modificación legislativa fue trasladar la atribución en materia de transporte de los municipios al Ejecutivo Estatal : *“...por lo que con esta iniciativa se pretende buscar [...] que el Estado, con un Ejecutivo fuerte y sus entes especializados sean respectivamente el rectores y cogestores principales que revolucionen al transporte público y privado para el siglo XXXI, para que se convierta en un verdadero coadyuvante en el aumento de la calidad de vida de*



*lo Baja Californianos [...] En consecuencia, la prestación del servicio público y privado de transporte y la modernidad del mismo, se traduce en un bien necesario para toda la sociedad y que es el Estado el que debe proveerlo...”*

23. Así, en congruencia con el nuevo diseño constitucional, el 17 de marzo de 2020 se abrogó la Ley General de Transporte Público del Estado que desarrollaba el artículo 83, fracción IX, de la Constitución local; y en su lugar - un día más tarde- entró en vigor la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte.

24. Lo anterior a su vez generó un impacto en la normatividad municipal. Por ejemplo, el Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana (que fue publicado del 31 de mayo de 2002) con el objeto de desarrollar y hacer posible la aplicabilidad tanto del artículo 83, fracción IX, de la Constitución, como de la Ley General de Transporte Público del Estado perdió su vigencia cuando sus fuentes constitucionales y legales fueron abrogadas. No obstante, el legislador determinó conservar uno de sus apartados; por lo cual en el artículo décimo séptimo transitorio de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte dispuso lo siguiente:

*DÉCIMO SÉPTIMO. - Continúan vigentes las disposiciones en materia de sanciones de los reglamentos de transporte público de los Municipios del Estado hasta en tanto no se publique el Reglamento de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California.*

25. De lo anterior resulta que los reglamentos municipales, por cuanto hace a las disposiciones en materia de sanciones, ahora deben entenderse complementarios de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte de manera transitoria hasta en tanto no se publique el reglamento de esa ley; de lo

contrario, tendría que entenderse que carecen de vigencia al haber sido abrogada el precepto constitucional y la ley que constituía la base de su sustento jurídico.

26. Ahora bien, si por voluntad del legislador los reglamentos son complementarios de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte, entonces tanto ley como reglamentos deben interpretarse buscando uniformidad y coherencia en la ordenación jurídica de la materia, debido a que se debe partir de que el legislador es un ser racional, de manera que el sistema normativo posee una lógica interna que la actividad interpretativa no puede destruir o desvirtuar.

27. En ese tenor, si bien es verdad que el artículo transitorio no dispone expresamente que constituye una facultad de los inspectores adscritos al instituto aplicar los reglamentos municipales en materia de sanciones, así debe interpretarse, porque de no ser así se vería frustrada la finalidad de la Ley, así como las razones que la inspiraron, entre las que está que ahora sea el Estado el principal competente en esa materia.

28. No debe perderse de vista que en la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte se establece que la autoridad competente para la aplicación de sanciones en materia de movilidad, transporte y del servicio público de transporte es el Ejecutivo del Estado por conducto del Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California. Del mismo modo se puntualiza que los inspectores adscritos a ese instituto, tendrán entre otras atribuciones levantar las boletas de infracción y actas de inspección en el ámbito de su competencia.



29. Por tal motivo, si partimos de la consideración de que la voluntad del legislador fue que los inspectores adscritos al Instituto de Movilidad impusieran las sanciones conforme a la ley y al reglamento; y se admite también que fue su intención que hasta en tanto no se expida ese reglamento continuara vigente la normatividad municipal en materia de sanciones, entonces se tiene que, lo conducente es asumir que los inspectores son competentes para aplicar los reglamentos municipales en esa materia, a fin de no privar de eficacia al texto de la ley y frustrar su finalidad.

30. Asumir lo contrario implicaría que tales funcionarios se verían impedidos a ejercer sus funciones, al no existir normatividad que materialice y desarrolle sus atribuciones legales, volviendo ineficaz el nuevo sistema normativo diseñado por el legislador para la materia.

31. En ese tenor, no le asiste razón al juzgado cuarto cuando afirma que los inspectores adscritos al Instituto de Movilidad no son competentes para aplicar los reglamentos municipales en materia de sanciones, en términos del artículo décimo séptimo transitorio de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte.

32. De la interpretación de ese artículo es posible concluir que la voluntad del legislador es que mientras no se publique el reglamento de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte, los inspectores adscritos al Instituto de Movilidad estarán facultados para imponer sanciones de conformidad con ese cuerpo normativo y los reglamentos municipales, al ser instrumentos legales complementarios de manera transitoria.

33. Por las mismas razones, no le asiste la razón al juzgado cuando afirma que para que un inspector esté en



capacidad de ejercer las atribuciones previstas en el Reglamento de Tránsito de Tijuana, debió existir un convenio de coordinación y colaboración entre el Instituto de Movilidad y el propio Ayuntamiento de Tijuana.

34. Si de conformidad con la normatividad vigente los inspectores tienen atribuciones para aplicar de manera directa el citado reglamento, no hay razón para considerar que debió existir un convenio de coordinación.

35. No debe perderse de vista que la coordinación es una técnica administrativa que se emplea cuando varios sujetos o personas públicas, conforme a los ordenamientos jurídicos que la rigen, convienen en la forma de ejercer sus respectivas competencias en materias que les son propias.

36. Por lo cual, de asistirle razón al juzgador, en todo caso lo que haría falta no sería un convenio de coordinación, sino un acuerdo de transferencia de facultades.

### **PRECEDENTE RESULTANTE**

Al resolver la Controversia Constitucional 2/98, el Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación determinó que como la prestación del servicio público de transporte no está expresamente conferida a la Federación ni a los Municipios, se debe entender implícitamente conferida a las entidades federativas, con fundamento en el artículo 124 constitucional. No obstante, el propio Pleno agregó que de conformidad con la fracción III, inciso i), del artículo 115 de la Constitución Federal, existe la posibilidad de que las Legislaturas de los Estados asignen a los Municipios otros servicios públicos, como el de transporte. En esa lógica, el artículo 83, fracción IX, de la Constitución del Estado establecía que la prestación y regulación del servicio público de transporte era una atribución



propia de los municipios; y esto fue así, hasta que esa atribución fue abrogada por reforma constitucional publicada en el Periódico Oficial del Estado el 11 de diciembre de 2019. Así, en congruencia con el nuevo diseño constitucional, el 17 de marzo de 2020 se abrogó la Ley General de Transporte Público del Estado que desarrollaba el artículo 83, fracción IX, de la Constitución local; y en su lugar -un día más tarde- entró en vigor la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte. Lo anterior a su vez generó un impacto en la normatividad municipal. Por ejemplo, el Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana (que fue publicado del 31 de mayo de 2002) con el objeto de desarrollar y hacer posible la aplicabilidad tanto del artículo 83, fracción IX, de la Constitución, como de la Ley General de Transporte Público del Estado perdió su vigencia cuando sus fuentes constitucionales y legales fueron abrogadas. No obstante, en el artículo décimo séptimo transitorio de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte el legislador estableció que las disposiciones en materia de sanciones de los reglamentos municipales continuarían vigentes hasta la publicación del reglamento de esa Ley. De manera que, si por voluntad del legislador los reglamentos municipales ahora son complementarios de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte, entonces tanto ley como reglamentos deben interpretarse buscando uniformidad y coherencia en la ordenación jurídica de la materia, debido a que se debe partir de que el legislador es un ser racional, de manera que el sistema normativo posee una lógica interna que la actividad interpretativa no puede destruir. En ese tenor, si bien es verdad que el artículo transitorio no dispone expresamente que constituye una facultad de los inspectores adscritos al instituto aplicar los reglamentos municipales en materia de sanciones, así debe interpretarse, porque de lo contrario se vería frustrada la finalidad de la Ley, así como las razones que la inspiraron, entre las que está que sea ahora el Estado el principal

competente en esa materia. Por tal motivo, si de conformidad con los artículos 234, fracción II y 249 de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte, los inspectores adscritos al instituto de movilidad tienen facultades para imponer sanciones conforme a esa ley y su reglamento; y hasta en tanto no se expida ese reglamento debe entenderse vigente la normatividad municipal en materia de sanciones, entonces lo conducente, a fin de no privar de eficacia al texto de la ley y frustrar su finalidad, es asumir que los inspectores son competentes para aplicar los reglamentos municipales en esa materia.

37. Ahora bien, deberá revocarse la sentencia de primera instancia y al no existir reenvío en el juicio contencioso administrativo, este Pleno asume plena jurisdicción en el presente caso.

#### **Estudio con plena jurisdicción.**

38. Se advierte de oficio, la ilegalidad del acto impugnado, ya que no se configura el supuesto previsto en el artículo 269, fracción I, Objetiva, Inciso C, del Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, consistente en prestar el servicio de taxi en una modalidad distinta a la autorizada.

39. Para una mejor exposición se transcribe la norma, en la parte que nos interesa.

**ARTICULO 269.-** Se sancionarán con los montos que adelante se mencionan, las conductas u omisiones objetivas y subjetivas en los términos que a continuación se señalan:

I. Objetivas:

(...)

**C)** Con multa de quinientos a setecientos veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización por prestar servicio público sin permiso o concesión correspondiente; o a quien preste el servicio utilizando colores y trazos distintos del transporte

público amparándose en documentos que no hayan sido expedidos por la autoridad competente; o a quien preste el servicio público en una modalidad diferente a la autorizada.

40. Por tanto, si la multa impuesta en la boleta de infracción trae como consecuencia la imposición de una pena al gobernado, dado que la autoridad actúa en ejercicio del *imperium* coactivo del Estado, conlleva la obligación de que el documento sancionador precise las circunstancias de modo, tiempo y lugar de la conducta realizada por el presunto infractor y encuadrarla exactamente en la hipótesis normativa previamente establecida como infracción.

41. Ahora, el documento impugnado, en lo que interesa, refiere:

**“...TRANSITABA CON 4 PERSONAS A BORDO Y CON LA MODALIDAD TAXI DE SITIO ROTULADA, REALIZANDO RUTA DE MARGARITAS A 5 Y 10, PRESENTANDO TARJETA DE CIRCULACIÓN SIN ITINERARIO FIJO, POR LO CUAL, SE DETECTA QUE PRESTA EL SERVICIO EN UNA MODALIDAD DISTINTA A LA AUTORIZADA, EN LA MODALIDAD DE TAXI DE RUTA...”**

42. **¿Cómo detectó la inspectora que el taxi autorizado en la modalidad de sitio lo hacía en la modalidad de ruta?**

43. Porque “realizaba ruta” de Margaritas a 5 y 10; y, su tarjeta de circulación no señalaba itinerario fijo.

44. En virtud de que la Ley de Movilidad no define qué se entiende por itinerario, ruta, sitio, taxi de ruta y taxi de sitio, el Pleno de este Tribunal se está a lo previsto en el artículo 4 del Reglamento de Transporte, que contempla esas definiciones e



ilustran para resolver el presente asunto, el cual establece lo siguiente:

**“ARTÍCULO 4.** - Para los efectos de interpretación y aplicación de las normas derivadas de este Reglamento, se entenderá por:

(...)

**ITINERARIO.** - Descripción de lugares de relevancia comprendidos en el trayecto de un recorrido de carácter permanente o eventual.

(...)

**RUTA.** - El recorrido realizado por vehículos de transporte público de pasajeros y de carga, clasificándose de la siguiente manera: ruta troncal, ruta alimentadora, ruta local, ruta express y ruta de servicio; las cuales deberán atender a su origen y destino.

(...)

**SITIO.** - El espacio en la vía pública o en propiedad privada, autorizado por la autoridad municipal del transporte, para estacionar vehículos de alquiler, no sujetos a itinerario y a donde el público usuario pueda acudir a contratar estos servicios.

(...)

**TAXI DE RUTA.** - Son los vehículos de alquiler con diseño de origen de hasta doce (12) asientos y capacidad de hasta doce (12) pasajeros, incluyendo el operador, autorizados de manera exclusiva por el Ayuntamiento en rutas integradas en los subsistemas, sujetos a itinerario, horario y tarifa fija, y que podrán, por voluntad del permisionario, ser integrados al subsistema determinado por la autoridad competente en materia administrativa y de operación.

**TAXI DE SITIO.** - Vehículo automotor de alquiler con capacidad para el transporte de hasta doce personas incluyendo el operador. Están autorizados para prestar el servicio de viajes especiales y para realizar la ocupación temporal de la vía pública en donde el público usuario podrá acudir a contratar sus servicios.

(...)”

45. Ahora, el actor contaba con permiso de taxi de sitio y su tarjeta de circulación no tenía itinerario fijo, por lo que, resulta la siguiente interrogante:

46. ¿Un taxi de sitio tiene prohibido circular por vialidades contempladas en las rutas?

47. No, se explica.

48. El taxi de sitio, conforme a lo establecido en el numeral 4 del Reglamento de Transporte está autorizado para prestar el servicio de viajes especiales y realizar la ocupación temporal de la vía pública, sin que la norma señale restricciones respecto al tránsito por calles que formen parte de los itinerarios asignados a los taxis de ruta.

49. Por tanto, la inspectora no debió considerar como elementos para configurar la infracción que un taxi de sitio transitara por vialidades contempladas en los itinerarios de los taxis de ruta, ya que ello no es motivo de prohibición y aceptarlo llegaría al absurdo que los taxis de sitio tuviesen que evadir calles para no introducirse en vías exclusivas.

50. Resulta innecesario realizar el estudio de los demás motivos de inconformidad, pues, conforme a lo dispuesto en el artículo 17 de la Constitución Federal, se debe administrar la justicia a los gobernados de manera pronta y completa; y, en atención al principio de economía procesal que define Hernando Devis Echandía como: *“(menor trabajo y justicia más barata y rápida) Es la consecuencia del concepto de que “debe tratarse de obtener el mayor resultado con el mínimo empleo de actividad procesal”*<sup>1</sup>, si un motivo de inconformidad logra la nulidad lisa y llana que impide la repetición del acto impugnado, no le causa perjuicio al actor que no se analicen sus otros motivos de impugnación, pues no podría obtener mayor beneficio en la satisfacción de su pretensión, lográndose la armonización del derecho humano a una justicia pronta y

<sup>1</sup> DEVIS ECHANDÍA H., *NOCIONES GENERALES DE DERECHO PROCESAL CIVIL*. 2ª. Edición, pág. 42, Editorial Themis, Bogotá, Colombia.

## CRITERIO

Los motivos de inconformidad versan sobre causales de nulidad con las cuales se pretende destruir todos los efectos dañosos del acto administrativo como si éste nunca se hubiere producido. La nulidad lisa y llana que impide la repetición del acto impugnado es la que otorga el mayor beneficio en la satisfacción de la pretensión del demandante, así no le causa perjuicio que no se analicen los restantes motivos de inconformidad, acorde al principio de economía procesal reconocido por la doctrina “menor trabajo y justicia más barata y rápida”, en el cual “debe tratarse de obtener el mayor resultado con el mínimo empleo de actividad procesal”, lográndose la armonización del derecho humano a una justicia pronta y completa, establecidos en el artículo 17 de la Constitución Federal.

## EFFECTOS

1. La boleta de infracción es ilegal pues no se configura el supuesto de la infracción que refiere; por tanto, se declara la nulidad lisa y llana de la misma.
2. Se condena al Director General para que ordene la cancelación de la boleta de infracción en los registros y sistemas de cómputo y, en su caso, devolver el vehículo asegurado.
3. Además, se ordena al juzgador para que, en su caso, devuelva al actor la garantía que el actor hubiese presentado en el procedimiento judicial.



4. Por lo anteriormente expuesto, y con fundamento además en lo dispuesto por el artículo 121, fracción IV, de la Ley del Tribunal, es de resolver lo siguiente.

### III. RESOLUTIVOS

**PRIMERO.** - Se **REVOCA** la sentencia dictada por el Juzgado Cuarto de este Tribunal, de treinta y uno de marzo de dos mil veintitrés.

**SEGUNDO.** - Se declara la nulidad de la boleta de infracción \*\*\*\*\*2 de fecha veintiséis de mayo de dos mil veintidós, emitida por la inspectora del Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California.

**TERCERO.** - Se condena al Director General para que ordene la cancelación de la boleta de infracción en los registros y sistemas de cómputo y, en su caso, devolver el vehículo asegurado.

**CUARTO.** - Se ordena al juzgador para que, en su caso, devuelva al actor la garantía que el actor hubiese presentado en el procedimiento judicial.

Notifíquese a las partes la presente resolución en términos del Título Segundo, Capítulo Primero, de la Ley del Tribunal Estatal de Justicia Administrativa de Baja California.

Así lo resolvió el Pleno del Tribunal Estatal de Justicia Administrativa del Estado de Baja California por unanimidad de votos de los Magistrados Alberto Loaiza Martínez -como ponente-, Carlos Rodolfo Montero Vázquez y Guillermo Moreno Sada. Todos firman ante la presencia de la Secretaria General de Acuerdos, Licenciada Claudia Carolina Gómez Torres, quien autoriza y da fe.

1

**"ELIMINADO:** Nombre, 1 párrafo(s) con 1 renglones, en fojas 1. Fundamento legal: artículos 116, de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, 4, fracción XII, 80 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Baja California, 171, párrafo primero y 172 del Reglamento de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Baja California. La clasificación de la información como confidencial se realiza en virtud de que el presente documento contiene datos personales y/o datos personales sensibles, los cuales conciernen a una persona física identificada e identificable, por lo que no puede difundirse, publicarse o darse a conocer, sin el consentimiento de su titular, de conformidad con los principios de licitud, finalidad, lealtad, consentimiento, calidad, proporcionalidad, información y responsabilidad en el tratamiento de los datos personales."

2

**"ELIMINADO:** Número de boleta de infracción, 2 párrafo(s) con 2 renglones, en fojas 1 y 16. Fundamento legal: artículos 116, de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, 4, fracción XII, 80 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Baja California, 171, párrafo primero y 172 del Reglamento de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Baja California. La clasificación de la información como confidencial se realiza en virtud de que el presente documento contiene datos personales y/o datos personales sensibles, los cuales conciernen a una persona física identificada e identificable, por lo que no puede difundirse, publicarse o darse a conocer, sin el consentimiento de su titular, de conformidad con los principios de licitud, finalidad, lealtad, consentimiento, calidad, proporcionalidad, información y responsabilidad en el tratamiento de los datos personales."

La suscrita Licenciada Claudia Carolina Gómez Torres, Secretaria General de Acuerdos del Tribunal Estatal de Justicia Administrativa de Baja California, hace constar: Que lo transcrito con anterioridad corresponde a una versión pública de resolución de Segunda Instancia dictada en el expediente 209/2022 JC, en la que se suprimieron datos que se han clasificado como confidenciales, cubriendo el espacio correspondiente, insertando diez asteriscos, versión que va en diecisiete fojas útiles.-----

Lo anterior con fundamento en lo establecido por los artículos 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, 4, fracción XII, 80 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Baja California, 55 del Reglamento en Materia de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Tribunal Estatal de Justicia Administrativa de Baja California. Lo que se hace constar para los efectos legales a que haya lugar, en la ciudad de Mexicali, Baja California, a los veintiséis días del mes de agosto de dos mil veinticuatro.-----



SECRETARÍA GENERAL  
MEXICALI, B.C.