



COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO QUE DESECHA LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 93 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO, A CARGO DE LA DIPUTADA MIRZA FLORES GÓMEZ.

HONORABLE ASAMBLEA:

La Comisión de Cambio Climático, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71 y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; los artículos 39, numerales 1 y 2 y, 45, numeral 6, inciso e) y f), ambos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 80, numeral 1, fracción II; 85 y 157, numeral 1, fracción I, todos del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el presente dictamen, al tenor de los siguientes:

I. ANTECEDENTES.

1. En sesión celebrada en esta Cámara de Diputados de fecha 15 de diciembre de 2015, la diputada Mirza Flores Gómez, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático.
2. El Presidente de la Mesa Directiva determinó dictar el siguiente trámite: "Túrnese a la Comisión de Cambio Climático de la Cámara de Diputados".
3. Se recibió en las oficinas de la Presidencia de la Comisión de Cambio Climático la iniciativa en comento mediante oficio Núm. DGPL-63-II-4-384, con fecha 19 de enero de 2016.

II. OBJETO Y CONTENIDO DE LA INICIATIVA.

La diputada Mirza Flores Gómez plantea una reforma al artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático para incluir la incorporación de programas de movilidad sostenible como actividad prioritaria para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales que se establezcan conforme a la Ley de Ingresos de la Federación.

En la exposición de motivos la proponente señala que uno de los retos de las sociedades desarrolladas en materia de movilidad es evolucionar hacia modelos económicos de bajo consumo de carbono y menor consumo energético, bajo criterios de equidad social y reparto justo de la riqueza. Al respecto señala que una movilidad sostenible implica garantizar que los sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y medioambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas.

En lo tocante al tema de la movilidad en México la diputada refiere que el 72% de la población reside en ciudades de más de 15 mil habitantes, estas altas concentraciones poblacionales se han convertido



CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

DICTAMEN QUE DESECHA LA INICIATIVA CON
PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL
ARTÍCULO 93 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO
CLIMÁTICO

en un problema y en un desafío. La movilidad, los tiempos de traslado, la calidad de transporte y la contaminación son temas de gran relevancia para la Ciudad de México y otras ciudades importantes del país. Aunado a lo anterior el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI) estima que hacia 2030 la población mexicana alcanzará los 78 millones de personas, lo que demandará sistemas eficientes para moverse.

Actualmente en el caso de las ciudades mexicanas, la respuesta a la necesidad de movilidad ha sido la creciente motorización y la intensidad en el uso del automóvil particular, impulsadas por la inversión en infraestructura vial para el transporte motorizado por parte de los gobiernos, federal y estatales por las deficiencias del transporte público. La consecuencia, mayores distancias, bajas densidades, vialidades e incentivos económicos y culturales, lo que tiende a aumentar el parque vehicular privado y a fomentar el uso intensivo e irracional del automóvil, que actualmente de acuerdo con el INEGI el índice de motorización llegó a 300 vehículos por cada 1,000 habitantes.

A decir de la diputada Flores en México prevalecen condiciones de alta vulnerabilidad ante el cambio climático. El uso indiscriminado y el consecuente deterioro de los recursos naturales, así como la industrialización y la urbanización en aumento, representan un problema ambiental, social y económico que se agudizará por los efectos del cambio climático.

Al respecto una de las alternativas para reducir los efectos negativos de los problemas medioambientales y sociales ocasionados por la generalización de un modelo de transporte urbano basado en el coche particular son las actuaciones de movilidad sostenible. Ejemplo de estas actuaciones son las prácticas de movilidad responsable por parte de personas sensibilizadas con la problemática —desplazarse a pie, en bicicleta o en transporte público, auto compartido, etc.—, desarrollo de tecnologías que amplíen las opciones de movilidad sostenible y la participación de agentes sociales para sensibilizar a la población o promover dichas prácticas.

La diputada Flores señala que las políticas para potenciar una movilidad sostenible deben contemplar varios objetivos entre los cuales destacan: satisfacer de forma eficiente las necesidades de movilidad derivadas de las actividades económicas; proporcionar adecuadas condiciones de accesibilidad de los ciudadanos a los mercados de trabajo, bienes y servicios; favoreciendo la equidad social y territorial; y los modos de transporte más saludables y; contribuir a la protección del medio ambiente y la salud de los ciudadanos reduciendo los impactos ambientales del transporte.

La promovente refiere que las políticas públicas que habría que desarrollar para hacer frente a la problemática serían, entre otras: Planificación y diseño urbanístico favorable a la movilidad sostenible; Fiscalidad favorable al uso de la ecomovilidad; Cambio en los modelos tarifarios del transporte público; Electrificación del transporte público urbano y; Promoción del uso compartido del automóvil.

Al respecto, señala que la Ley de Cambio Climático (sic) en su Capítulo IX establece que la federación, los estados y el Distrito Federal, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, desarrollarán y aplicarán instrumentos económicos que incentiven el cumplimiento de los objetivos de la política nacional en materia de cambio climático.



CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

DICTAMEN QUE DESECHA LA INICIATIVA CON
PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL
ARTÍCULO 93 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO
CLIMÁTICO

En relación con lo anterior, refiere que el artículo 93 de la misma ley se dispone que se consideraran como actividades prioritarias, para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales que se establezcan conforme a la Ley de Ingresos de la Federación, las relacionadas con:

- I. La investigación, incorporación o utilización de mecanismos, equipos y tecnologías que tengan por objeto evitar, reducir o controlar las emisiones; así como promover prácticas de eficiencia energética.
- II. La investigación e incorporación de sistemas de eficiencia energética; y desarrollo de energías renovables y tecnologías de bajas emisiones en carbono;
- III. En general, aquellas actividades relacionadas con la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones.

A decir de la diputada no se contempla como actividad prioritaria a la formulación de planes y programas de movilidad sostenible que sin duda alguna, la implementación de este tipo de acciones por empresas privadas y asociaciones civiles e incluso, en las políticas públicas propuestas por el gobierno, tendrían un alto impacto en la mitigación y adaptación del cambio climático.

En razón de lo anterior la diputada Mirza Flores somete a consideración de ésta soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de

"Decreto

Único. Se reforma el artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático

Artículo 93. Se consideran prioritarias, para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales que se establezcan conforme a la Ley de Ingresos de la Federación, las actividades relacionadas con:

...

III. La incorporación de programas de movilidad sostenible;

IV. En general, aquellas actividades relacionadas con la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones.

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación."

Una vez planteados los antecedentes, objetivo y contenido de la iniciativa con proyecto de decreto que promueve la diputada Mirza Flores Gómez, la Comisión de Cambio Climático funda el presente dictamen con base en las siguientes:

III. CONSIDERACIONES:

Primera.- La iniciativa plantea que se incorporen los programas de movilidad sostenible en el listado de actividades prioritarias en la Ley General de Cambio Climático (la Ley), para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales que se establezcan conforme a la Ley de Ingresos de la Federación.

Segunda.- Es importante señalar que los integrantes de esta comisión dictaminadora coinciden con la preocupación de la diputada proponente en cuanto a que se lleven a cabo acciones y políticas públicas de combate al cambio climático.

Tercera.- La Ley General de Cambio Climático señala que la política de cambio climático tiene dos vertientes: la adaptación al cambio climático (adaptación) y la mitigación de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero (mitigación).

Señala el artículo 34 de la Ley que "Para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de su competencia, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes..."

Este artículo especifica el tipo de acciones de mitigación que se aplicarán en cada sector. Así lo establece para la generación y uso de energía; para las emisiones en el sector transporte; en el sector agricultura, bosques, otros usos del suelo y preservación de ecosistemas y biodiversidad; en el sector residuos; en el sector procesos industriales y en el ámbito de la educación y modificación de hábitos de conducta, consumo y producción.

En el caso particular del sector transporte, se considera, entre otras, las siguientes medidas:

- a) Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta.
- b) Diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional.

Cuarta.- Como se mencionó en el apartado II. Objeto y contenido de la iniciativa de este dictamen, la iniciativa de la diputada Flores propone adicionar una fracción III al artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático, de modo que se consideren prioritarias, para efectos del otorgamiento de estímulos fiscales la incorporación de programas de movilidad sostenible.

La redacción actual de dicho artículo es la siguiente:

"Artículo 93. Se consideran prioritarias, para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales que se establezcan conforme a la Ley de Ingresos de la Federación, las actividades relacionadas con:

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

DICTAMEN QUE DESECHA LA INICIATIVA CON
PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL
ARTÍCULO 93 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO
CLIMÁTICO

I. La investigación, incorporación o utilización de mecanismos, equipos y tecnologías que tengan por objeto evitar, reducir o controlar las emisiones; así como promover prácticas de eficiencia energética.

II. La investigación e incorporación de sistemas de eficiencia energética; y desarrollo de energías renovables y tecnologías de bajas emisiones en carbono;

III. En general, aquellas actividades relacionadas con la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones."

De la lectura anterior, se concluye que las actividades relacionadas con la adaptación y la mitigación de emisiones son prioritarias para efectos del otorgamiento de estímulos fiscales que define la Ley General de Cambio Climático.

Es decir que son prioritarias para el otorgamiento de tales estímulos fiscales las medidas ya mencionadas para promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta y diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional; medidas que, como hemos visto, son acciones de mitigación expresamente señaladas en el artículo 34 de la Ley.

En conclusión, la movilidad sustentable es una acción de mitigación que ya se encuentra considerada en la actual fracción III del artículo 93, en relación con el artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático.

Por lo anteriormente expuesto, es que los diputados integrantes de esta Comisión de Cambio Climático sometemos al Pleno de esta honorable Asamblea el siguiente:

IV. ACUERDO:

Primero. Se desecha la Iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático, presentada por la diputada Mirza Flores Gómez el 15 de diciembre de 2015.

Segundo. Archívese el expediente como asunto total y definitivamente concluido.

Palacio Legislativo de San Lázaro, 16 de marzo de 2016.

SE ADJUNTA AL PRESENTE DICTAMEN LA FIRMA APROBATORIA DE LA MAYORÍA DE LOS INTEGRANTES DE ESTA COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO.



CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

Comisión de Cambio Climático

Miércoles 16 de marzo de 2015.

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO QUE DESECHA LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 93 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO, PROPUESTA POR LA DIPUTADA MIRZA FLORES GÓMEZ (63007).

A FAVOR

EN CONTRA

ABSTENCIÓN

DIP. MARÍA DE LOS ÁNGELES
RODRÍGUEZ AGUIRRE

DIP. TOMÁS ROBERTO
MONTAÑA DÍAZ

DIP. RAFAEL RUBIO ÁLVARO

DIP. MARÍA CHÁVEZ GARCÍA

DIP. JAVIER O. HERRERA
BORUNDA

DIP. CÉSAR FLORES SOSA

DIP. LAURA MITZI BARRIENTOS
CANO

DIP. ALEX LE BARON
GONZÁLEZ

DIP. SERGIO EMILIO GÓMEZ
OLIVER

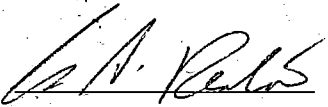
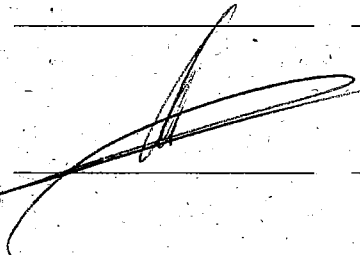
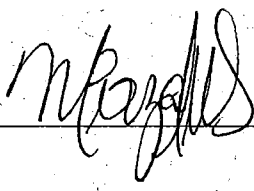
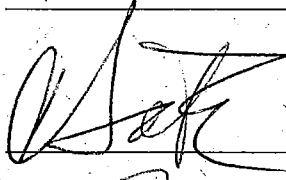


CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

Comisión de Cambio Climático

Miércoles 16 de marzo de 2015.

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO QUE DESECHA LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 93 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO, PROPUESTA POR LA DIPUTADA MIRZA FLORES GÓMEZ (63007).

	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
DIP. CESAR AUGUSTO RENDÓN GARCÍA			
DIP. ELVA LIDIA VALLES OLVERA			
DIP. PATRICIA ELENA ACEVES PASTRANA			
DIP. V. CÁNDIDO COHETO MARTÍNEZ			
DIP. OLGA M. ESQUIVEL HERNÁNDEZ			
DIP. J. IGNACIO PICHARDO LECHUGA			
DIP. MIRZA FLORES GÓMEZ			
DIP. CECILIA GUADALUPE SOTO GONZÁLEZ			
DIP. BRAULIO MARIO GUERRA URBIOLA			

VOTO PARTICULAR QUE SE FORMULA EN CONTRA, DEL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO, QUE DESECHA LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 93 DE LA LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO.

La que suscribe, **MIRZA FLORES GÓMEZ**, Diputada integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, en la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados, y con fundamento en los artículos 90, 91 y 191 numeral 3, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración del pleno el siguiente **VOTO PARTICULAR**, atendiendo los siguientes:

ANTECEDENTES.

1. En sesión celebrada en esta cámara de Diputados de fecha 15 de diciembre de 2015, la Diputada Mirza Flores Gómez, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIII Legislatura de la Cámara de Diputados, presentó la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático.
2. El presidente de la Mesa Directiva determinó dictar el siguiente trámite: "Túrnese a la Comisión de Cambio Climático de la Cámara de Diputados".
3. Se recibió en las oficinas de la Presidencia de la Comisión de Cambio Climático la iniciativa en comento mediante oficio Num. DGPL-63-II-4-384, con fecha 19 de enero de 2016.

CONSIDERACIONES.

Uno de los retos de las sociedades desarrolladas en materia de movilidad es evolucionar hacia modelos económicos de bajo consumo de carbono y menor consumo energético, haciéndolo con criterios de equidad social y reparto justo de la riqueza, en otras palabras, es cumplir con el reto de la sostenibilidad.

La movilidad, los tiempos de traslado, la calidad de transporte y la contaminación son temas de gran relevancia para la Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey y en otras grandes ciudades de nuestro país.

Un informe de las Naciones Unidas estima que en 2050, el 70% de la población mundial vivirá en ciudades, por lo tanto, el transporte público y privado es uno de los problemas más representativos en la mayoría de las ciudades, ya que su eficacia resulta esencial para la vida y la economía de las personas, instituciones y empresas.

En el caso de las ciudades mexicanas, la respuesta a esas demandas ha sido la creciente motorización y la intensidad en el uso del automóvil particular, impulsadas por la inversión en infraestructura vial para el transporte motorizado por parte de los gobiernos federal, estatales y de la Ciudad de México, y por las deficiencias del transporte público.

Respecto a la emisión de CO₂, México contribuyó en 2011 con el 1.4% de las emisiones globales derivadas principalmente de la quema de combustibles fósiles. De acuerdo con estas cifras, México es el décimo segundo país con mayores emisiones del mundo.

Hoy en día hablamos del concepto de movilidad sostenible como alternativa a los problemas medioambientales y sociales ocasionados por la generalización de un modelo de transporte urbano basado en el automóvil particular.

Se entiende por actuaciones de movilidad sostenible aquellas que promueven prácticas de movimiento responsable tales como desplazarse a pie, en bicicleta o en transporte público en lugar del automóvil particular, compartir un coche entre varios compañeros para acudir al trabajo, entre otras.

También asociamos el concepto de movilidad sostenible con el uso de nuevas tecnologías como desarrollar vehículos eléctricos, los híbridos o los vehículos eléctricos impulsados con pila de combustible de hidrógeno.

Las políticas públicas que deben desarrollarse en materia de movilidad sostenible son muy diversas; algunas propuestas válidas son:

- La planificación y diseño urbanístico favorable a la movilidad sostenible.

- Cambio en los modelos tarifarios del transporte público.
- Electrificación del transporte público urbano.
- Promoción del uso compartido del automóvil,
- La fiscalización favorable al uso de la eco-movilidad.

Los modos de transporte público, bicicleta, automóvil compartido deberían disfrutar de deducciones fiscales. Así mismo deberían subvencionarse la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos, también las bicicletas eléctricas, puesto que son las más eficientes así como de otros vehículos de bajo consumo unitario y de bajas emisiones.

Luis Aguilar, en su reconocido trabajo compilatorio titulado El estudio de las políticas públicas, se refiere a éstas (las políticas públicas) como “decisiones de gobierno que incorporan la opinión, la participación, la corresponsabilidad y el dinero de los privados, en su calidad de ciudadanos, electores y contribuyentes”.

En este sentido, la Ley General de Cambio Climático en su artículo 31 establece que la política nacional de mitigación deberá incluir planes, programas, acciones, instrumentos económicos, de política y regulatorios para el logro gradual de metas de reducción de emisiones de gas.

Por su parte, el artículo 33 establece de forma muy clara los objetivos de ésta política entre los que destacan:

- Promover la protección del medio ambiente, el desarrollo sustentable y el derecho a un medio ambiente sano a través de la mitigación de emisiones;
- Promover el incremento del transporte público, masivo y con altos estándares de eficiencia, privilegiando la sustitución de combustibles fósiles y el desarrollo de sistemas de transporte sustentable urbano y suburbano, público y privado;
- Desarrollar incentivos económicos y fiscales para impulsar el desarrollo y consolidación de industrias y empresas socialmente responsables con el medio ambiente

Para lograr estos objetivos, la Ley General de Cambio Climático establece las herramientas que se utilizarán para incentivar a las personas para el cumplimiento de los mismos, a través de:

1. Instrumentos económicos de carácter fiscal, que son los estímulos fiscales que incentiven el cumplimiento de los objetivos de la política nacional sobre el cambio climático.
2. Instrumentos financieros, que son los créditos, las fianzas, los seguros de responsabilidad civil, los fondos y los fideicomisos, cuando sus objetivos estén dirigidos a la mitigación y adaptación del cambio climático; al financiamiento de programas, proyectos, estudios e investigación científica y tecnológica o para el desarrollo y tecnología de bajas emisiones en carbono.
3. Instrumentos de mercado que son las concesiones, autorizaciones, licencias y permisos que corresponden a volúmenes preestablecidos de emisiones, o bien, que incentiven la realización de acciones de reducción de emisiones proporcionando alternativas que mejoren la relación costo–eficiencia de las mismas.

Siguiendo con esta metodología, el artículo 93 de la Ley en comento establece las áreas prioritarias para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales que se establezcan conforme a la Ley de Ingresos de la Federación:

- I. La investigación, incorporación o utilización de mecanismos, equipos y tecnologías que tengan por objeto evitar, reducir o controlar las emisiones; así como promover prácticas de eficiencia energética.
- II. La investigación e incorporación de sistemas de eficiencia energética; y desarrollo de energías renovables y tecnologías de bajas emisiones en carbono;
- III. En general, aquellas actividades relacionadas con la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones

Sin embargo, no se contemplan los programas y planes de movilidad sostenible de forma expresa, como área prioritaria para recibir estímulos

fiscales, siendo que estas acciones en particular tienen un impacto positivo en la mitigación y adaptación del cambio climático.

“Para llevar a cabo la reducción de emisiones de carbono y mejorar la calidad del aire, diversos países han tomado medidas verdaderamente importantes para impulsar ciudades ambientalmente sostenibles. Entre dichas medidas destaca el impulso de energías limpias, particularmente el uso de vehículos eléctricos o híbridos. A continuación se mencionan algunos de los ejemplos más representativos:

A. España

Entre las reformas que, en el marco de la Estrategia de Economía Sostenible impulsada por el Gobierno español, se dirigen a fortalecer la sostenibilidad ambiental, se encuentra la puesta en marcha y desarrollo de una actuación de carácter integral orientada a favorecer el desarrollo y uso de los vehículos eléctricos.

La reforma propuesta se cristalizó en la Estrategia Integral para el Impulso del Vehículo Eléctrico presentada por el Gobierno en abril de 2010. Esta estrategia, cuyo horizonte temporal es el año 2014, plantea actuaciones en cuatro líneas: fomento de la demanda, industrialización, fomento de la infraestructura de recarga y gestión de la demanda, y programas transversales.

Entre las medidas de fomento contenidas en el primer Plan de Acción, ocupa un lugar destacado una línea de ayudas directas a la adquisición de vehículos eléctricos cuya regulación se recoge en el Real Decreto 648/2011, de 9 de mayo. Este programa contaba en 2012 con una dotación presupuestaria de 10 millones de euros.

Las ayudas a que se refiere este real decreto, en su primera etapa, se concedieron a las adquisiciones de vehículos eléctricos nuevos, operaciones de financiación por leasing financiero y arrendamiento por renting o leasing operativo de estos vehículos, que se produzcan a partir de su entrada en vigor y cuyas solicitudes se registren en el sistema telemático de gestión de la subvención antes del 1 de diciembre de 2011, o hasta el agotamiento de los fondos si esta circunstancia se produjera con anterioridad.

Los apoyos consisten en lo siguiente:

1. 2,000 euros para aquellos vehículos con autonomía exclusivamente eléctrica no superior a los 40 km y no inferior a 15 km.
2. 4,000 euros para aquellos vehículos con autonomía exclusivamente eléctrica superior a 40 km e inferior o igual a 90 km, y
3. 6,000 euros para aquellos vehículos con autonomía exclusivamente eléctrica superior a 90 km.
4. Asimismo, el proyecto Electrobús financia la adquisición de autobuses híbridos eléctricos. Existe un modelo híbrido enchufable fabricado en España denominado Castrosua Tempus, financiado por dicho Proyecto.

B. Estados Unidos

El presidente Barack Obama ha impulsado un plan integral para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, crear industrias “limpias” y reducir la dependencia del país en el petróleo importado.

Según declaraciones del asesor de Seguridad Nacional de la Casa Blanca, Tom Donilon, las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el consumo energético de Estados Unidos se han reducido a los niveles de 1994, “gracias en gran parte al éxito que hemos tenido en los últimos cuatro años en la duplicación de la electricidad a partir de fuentes renovables, el paso del carbón al gas natural para generar energía y el mejoramiento de la eficiencia energética”, señaló.

El gobierno de Estados Unidos ha llevado a cabo diversos préstamos e incentivos fiscales a las empresas automotrices establecidas en ese país. Dichos incentivos están orientados a hacer frente al cambio climático y promover un mayor uso de alternativas a los combustibles fósiles. Muchos de los proyectos de energía y transporte más grandes e innovadores del país cuentan con el apoyo de los programas de crédito del Departamento de Energía, estas inversiones han tenido una incidencia enorme, en particular en la industria automotriz. Por ejemplo, en junio de 2009, el departamento ofreció más de 8,000 millones de dólares en créditos condicionales a tres empresas automotrices para reequipar, renovar y reabrir plantas que producirán los automóviles del futuro.

La propuesta del Gobierno de los Estados Unidos, está destinada a incentivar las tecnologías de transporte sostenibles, un programa que tendrá unos 2,000 millones de dólares en fondos destinados a financiar iniciativas relacionadas con las nuevas formas de movilidad sostenible, entre ellas los coches híbridos y eléctricos.

Por otro lado, a través de un memorando emitido este año, el Presidente Obama instruyó a la Agencia de Protección Ambiental (EPA) y al Departamento de Transporte para aumentar el ahorro de combustible y reducir los gases contaminantes en los automóviles nuevos y en los camiones ligeros que se fabricarían entre 2012 y 2016.

Esos esfuerzos ahorrarán al país 1,800 millones de barriles de petróleo y reducirán las emisiones de gases de efecto invernadero en casi mil millones de toneladas, equivalente a sacar 50 millones de vehículos de las carreteras entre 2012 y 2016.

Cabe señalar que el Gobierno del Presidente Obama ha establecido las directrices para contar con un millón de autos eléctricos para el 2015. Para conseguir lo anterior ha destinado 2,400 millones de dólares a la investigación de las baterías, pieza fundamental para aumentar la autonomía de estos vehículos, este fuerte impulso a favor de los coches eléctricos beneficiaría también a la economía de ese país, pues se crearían miles de puestos de trabajo en nuevas fábricas.

C. Francia

Francia ha anunciado un plan de promoción de los vehículos eléctricos, con el objetivo de reducir las emisiones contaminantes pero también de reestructurar “un sector en crisis”. El plan contempla ayudas de hasta 5,000 euros a la compra de estos modelos.

El Ministerio de Ecología, Energía, Desarrollo Sostenible y del Mar del Gobierno de Francia enmarca este plan en la necesidad de desarrollo del sector del transporte y la movilidad, a partir de tres factores: la crisis energética, medioambiental y del modelo económico del sector. Según este organismo, “el desarrollo de los vehículos eléctricos e híbridos recargables constituye una doble oportunidad: contribuirá tanto a la lucha contra el cambio climático como a la reestructuración de un sector que hoy se encuentra en crisis”. En este sentido, prevé “numerosos lanzamientos” de vehículos eléctricos en los tres próximos años y que en 2025 supongan el 27% del mercado.

Para estimular el mercado de vehículos eléctricos, el Gobierno de Francia ha presentado un plan de 14 puntos, que incluye una ayuda de 5,000 euros por la compra de vehículos con unas emisiones de CO2 inferiores a 60 g/km, y de 2,000 euros por la compra de vehículos con unas emisiones inferiores a 135 g/km (híbridos, GLP o gas ciudad). Entre otros puntos, el plan también prevé destinar 900 millones de euros para la instalación de puntos de recarga, el desarrollo de industrias destinadas a la fabricación de baterías eléctricas o la obligatoriedad de que todos los edificios con aparcamiento construidos a partir de 2012 cuenten con puntos de recarga.

En suma, las autoridades tienen un papel fundamental para lograr un efecto positivo en el medio ambiente a través de la venta de vehículos eléctricos e híbridos. Se trata de atacar de manera frontal el grave deterioro climático del mundo.”¹

D. México

“En el Primer Foro Automotriz de Energías Alternativas, que se llevó a cabo el martes 29 de marzo de 2011, las armadoras coincidieron en señalar la necesidad de contar con beneficios fiscales para adquirir autos que combinen un motor de energía eléctrica, proveniente de baterías, y uno de combustión interna.

Para impulsar la compra de vehículos híbridos en México son necesarios estímulos para los consumidores, tales como la deducibilidad del vehículo al 100%, la eliminación del Impuesto Sobre Autos Nuevos (ISAN) y del IVA, así como la creación de políticas públicas que desalienten el uso de autos viejos.

“Faltan incentivos fiscales, que permitan que el precio de los vehículos híbridos sea más cercano a lo que el cliente pueda pagar, ya que actualmente cuestan entre 30% y 40% más que un vehículo de combustión interna”, explicó Mauricio Kuri, director de Relaciones Públicas y Gubernamentales de General Motos (GM) México.

¹ Exposición de Motivos de la Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes del Impuesto sobre la Renta, Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos, y del Impuesto al Valor Agregado publicado en la Gaceta Parlamentaria Número 3910-VI, de fecha 20 de noviembre de 2013.

El directivo de GM México reconoció que todos los vehículos híbridos que existen en el portafolio global de la compañía, tienen la posibilidad de llegar al Mercado mexicano siempre y cuando existan las condiciones adecuadas para su venta.

Actualmente, más de 95% de los autos que se producen en México son de combustión interna y más del 40% de los 22 millones de vehículos que circulan en el país tienen 18 años o más, lo que ha hecho que la flota sea altamente contaminante, comentó Guillermo Prieto, presidente de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA).²

Las políticas públicas implementadas para la adaptación y mitigación del cambio climático a la fecha no han dado ningún tipo de resultado que pueda decir que se han disminuido las emisiones de CO2 a nuestro planeta.

En México se publicó en 2012 la Ley General de Cambio Climático (LGCC) que prevé dos instrumentos fundamentales para orientar e instrumentar la política pública en la materia. El primero de ellos, de mediano y largo plazos es la Estrategia Nacional de Cambio Climático y el segundo, de corto plazo es este Programa Especial de Cambio Climático 2013-2018 (PECC).

Este PECC busca atender lo descrito en:

- El Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, particularmente con su objetivo:
 1. ...
 2. ...
 3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.
- El Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018 particularmente con sus objetivos:
 1. ...

² Impulso a los automóviles híbridos. CNN Expansión, disponible en:
<http://www.cnnexpansion.com/manufactura/2011/03/29/impulso-a-los-autos-hibridos>

2. ...

3. Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.

Para ello, se estableció instaurar lo descrito en el apartado III. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN, y en específico en su:

Objetivo 3. Reducir emisiones de gases de efecto invernadero para transitar a una economía competitiva y a un desarrollo bajo en emisiones. Este objetivo se articula con la meta nacional del PND México Próspero, particularmente con el Objetivo 4.4, cuya Estrategia 4.4.3. busca fortalecer la política nacional de cambio climático y transitar hacia una economía competitiva, sustentable, resiliente y de bajo carbono. Además, se sustenta en los artículos 31 a 37 de la LGCC y en los ejes estratégicos M1, M2 y M3 de la ENCC. A diferencia de las economías más competitivas del mundo, México no ha conseguido desacoplar el crecimiento de su Producto Interno Bruto (PIB) del de las emisiones de CO₂. Según el último INEGI la emisión total de 2010 fue cercana a 748 MtCO₂e, un valor 33.4% mayor al de 1990. Este objetivo busca contribuir al desacoplamiento de las emisiones y acelerar el tránsito hacia un desarrollo bajo en carbono en los sectores productivos primarios, industriales y de la construcción, así como en los servicios urbanos, turísticos y de transporte; además de promover el uso de sistemas y tecnologías de alta eficiencia energética y de baja o nula generación de GEI. El objetivo pretende detonar acciones costo efectivas, con co-beneficios ambientales y de impacto significativo en mitigación de GEI. Se centra en la implementación de acciones de impacto directo como aquellas de eficiencia energética, cogeneración, uso de fuentes de energía limpia, y esquemas de movilidad sustentable.

Para su consecución, se estableció la Estrategia 3.5. Desarrollar esquemas de transporte y movilidad sustentable con diversas Líneas de acción como se muestra a continuación:

3.5.1 Diseñar e instrumentar una política de movilidad sustentable para ciudades de 500 mil o más habitantes

3.5.2 Desarrollar proyectos de convivencia urbana que incrementen la velocidad del traslado de carga y fortalezcan la seguridad vial

3.5.3 Promover el uso eficiente del ferrocarril en el traslado de carga, para disminuir costos de transporte y emisión de contaminantes

3.5.4 Promover la modernización del transporte de carga, para reducir costos de operación y emisiones e incrementar su competitividad y seguridad

3.5.5 Reducir GEI y contaminantes criterio derivado la operación del Programa Transporte Limpio

3.5.6 Construir ferrocarriles interurbanos de pasajeros con una visión integral que considere el desarrollo regional y las proyecciones demográficas

3.5.7 Impulsar proyectos clave de transporte masivo con criterios de reducción de tiempos de recorrido, rentabilidad socioeconómica e impacto ambiental

3.5.8 Fomentar el cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, para impulsarlo como vía alterna para el tránsito de mercancías

3.5.9 Avanzar hacia prácticas de logística de ahorro de combustibles

A fin de constatar los resultados de las acciones, líneas de acción y estrategias establecidas en las citas efectuadas, se constataron los resultados identificando que las acciones más relevantes en cuanto al tema de movilidad se centraron en el otorgamiento de estímulos fiscales para la destrucción de unidades de autocarga federal mayores a 10 años con un presupuesto estimado en los 1,689 millones de pesos y el equivalente al total del impuesto causado por la enajenación o importación de automóviles propulsados por baterías eléctricas recargables por 1 millón de pesos, según lo dispuesto en los documentos denominados “Logros 2015 – Programa Especial de Cambio Climático 2014-2018”³ y “Presupuesto de Gastos Fiscales 2015”⁴

³ http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/59173/Logros_PECC_2015.pdf

⁴ http://www.shcp.gob.mx/INGRESOS/ingresos_presupuesto_gastos/presupuesto_gastos_fiscales_2015.pdf

Me queda claro explicar las razones por las que el escrutinio público se vuelve cada vez más importante, ya que al cotejar los resultados y compararlos con la normativa, objetivos y líneas de acción propuestos por el ejecutivo para la consecución de los planteamientos de movilidad, llegue a la siguiente conclusión:

- i. Es nulo el diseño y desarrollo de proyectos flexibles que pudieran ser sensibles a cada uno de los contextos de movilidad que requiere nuestro país;
- ii. Los resultados expuestos nos reflejan que para el Gobierno Federal no ha sido suficiente el conocimiento en torno a la problemática de movilidad en todos sus entornos sociales;
- iii. No existe especificidad en las acciones que se deben establecer ni la participación de cada uno de los actores de temas de movilidad y;
- iv. Es preocupante que no se apueste por la sustentabilidad de este país, no existe evidencia que justifique la nula proactividad conjunta interinstitucional destinada a incidir en políticas públicas para que se genere una real conciencia por hacer de Nuestro País un mejor lugar para vivir.

Por lo anterior, mi iniciativa se refiere a “Programas de Movilidad” en el entendido que se requiere un conjunto de acciones que sustenten las estrategias y objetivos planteados partiendo del índole federal, que permeen en lo estatal y se ejecuten en lo municipal; y a “incentivos fiscales” que no sólo benefician a los empresarios, sino que también benefician a los propietarios de automotores privados, que según cifras del INEGI circulan diariamente en nuestro país 35.7 millones en comparación de los 9.9 millones destinados al servicio autotransporte y de carga, y a los cuales al día se les excluye de dichos incentivos.

“El principio de legalidad se ha entendido bajo la fórmula: los particulares pueden hacer todo lo que no está prohibido en la ley, y las autoridades sólo pueden hacer lo que expresamente faculta la ley.

Es un principio que proviene del estado liberal del derecho que concede la más amplia libertad a los particulares -autonomía de la voluntad- y restringe el ámbito de acción de las autoridades a lo que expresamente se les faculta en la ley.

Según nuestra doctrina y jurisprudencia, el principio se reduce -aunque no exclusivamente- por el lado de las autoridades a que éstas tengan competencia legal para actuar, y que funden y motiven sus decisiones a partir de las disposiciones legales, según lo prevé el primer párrafo del artículo 16 de la Constitución.

Así planteado, el principio resulta contundente, lógico y claro. Si buscamos su origen, lo encontraremos en el siglo XIX, y en esa época como ahora, tuvo por propósito excluir la arbitrariedad pública, garantizar el respeto a la ley, y limitar al soberano. Es un principio surgido de la supremacía de la ley sobre la administración; de la subordinación a la ley, y sólo a la ley, de los derechos de los ciudadanos; y de la presencia de jueces independientes con competencia exclusiva para aplicar la legalidad.

En México se incorporó la doctrina francesa (referente al principio de legalidad) que señaló que la administración debía estar sujeta y predeterminada por la ley, y no la alemana, que mantenía tan sólo la delimitación por la ley, con lo cual la administración en esta última posición, y como principio podía perseguir libremente sus fines, y la "ley previa" se entendía como una recomendación válida en la medida que fuese posible, pero no un principio inderogable.

Al adoptar el criterio francés la autorización legal para actuar en todos los casos, la administración como es bien sabido, sobre todo en materias de bienestar y planeación socio-económica se ha visto en apuros⁵ puesto que al no verse contemplado en la ley una atribución o en su caso un mandato explícito para alguna autoridad.

En este sentido, el artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático dispone que se consideraran como actividades prioritarias, para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales, las relacionadas con: la investigación, incorporación o utilización de

⁵ CÁRDENAS GRACIA JAIME, *Remover los dogmas*, Instituto de Investigaciones jurídicas de la UNAM, *Revista Mexicana de Derecho Constitucional*, Num. 6.

mecanismos, equipos y tecnologías que tengan por objeto evitar, reducir o controlar las emisiones; así como promover prácticas de eficiencia energética.

Sin embargo, no se contempla como actividad prioritaria de forma expresa, la formulación de planes y programas de movilidad sostenible; que sin duda alguna y por la experiencia positiva que se ha tenido en otros países, la implementación de este tipo de acciones por parte del gobierno en beneficio de los particulares, tendrían un alto impacto en la mitigación y adaptación del cambio climático.

El reto es consolidar ciudades sostenibles que garanticen el bienestar, mejoren la calidad de vida, la competitividad, la movilidad, el transporte y sobre todo, que respeten el derecho a un medio ambiente sano; es decir, ciudades más compactas, conectadas, integradas e incluyentes, pensadas y planeadas para la gente y no para el automóvil.

Finalmente, concluyo que aludiendo al principio de legalidad mi propuesta de adición a la Ley General de Cambio Climático, la centro en el hecho que los ejecutores de la ley sólo podrán hacer lo que expresamente les faculta la ley, y lo que propongo es especificar la necesidad de establecer estímulos fiscales para todos aquellos proyectos que tengan que ver con movilidad y enfatizar la expresión sostenible para que en su conjunto se conceptualicen como un acumulado de estrategias que en las ciudades se ponen en juego para mejorar la calidad de vida de todos sus habitantes, abarcando aspectos de mejoramiento de la calidad del aire, así como también cuestiones referidas a valores y comportamientos que favorecen el buen hacer cotidiano, diferenciando así todo lo anterior del término "Transportes" que sólo se circunscribe en el Plan Nacional de Desarrollo al índole carretero, ferroviario, aéreo, marítimo y de almacenaje, pero que excluye a la movilidad urbana y a mi parecer sin conexión con la estrategia de diseñar e instrumentar una política de movilidad sustentable, concepto tal que debería ser entendido como global e incluyente.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, considero que se debe modificar el Dictamen de la Comisión de Cambio Climático, que desecha la iniciativa con proyecto de decreto que la suscribiente presente y que reforma el artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático, a fin de quedar en los términos siguiente:

RESOLUTIVO

ÚNICO.- SE ADICIONA LA FRACCIÓN III AL ARTÍCULO 93 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO Y SE RECORRE LA SUBSECUENTE:

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 93. Se consideran prioritarias, para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales que se establezcan conforme a la Ley de Ingresos de la Federación, las actividades relacionadas con: I. La investigación, incorporación o utilización de mecanismos, equipos y tecnologías que tengan por objeto evitar, reducir o controlar las emisiones; así como promover prácticas de eficiencia energética. II. La investigación e incorporación de sistemas de eficiencia energética; y desarrollo de energías renovables y tecnologías de bajas emisiones en carbono; III. En general, aquellas actividades relacionadas con la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones.	Artículo 93. Se consideran prioritarias, para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales que se establezcan conforme a la Ley de Ingresos de la Federación, las actividades relacionadas con: I. La investigación, incorporación o utilización de mecanismos, equipos y tecnologías que tengan por objeto evitar, reducir o controlar las emisiones; así como promover prácticas de eficiencia energética. II. La investigación e incorporación de sistemas de eficiencia energética; y desarrollo de energías renovables y tecnologías de bajas emisiones en carbono; III. La incorporación de programas de movilidad sostenible; IV. En general, aquellas actividades relacionadas con la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro a 16de Marzo del 2015

