



El suscrito, **Isidro Pedraza Chávez**, Senador de la República en la LXIII Legislatura e integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática con fundamento en el artículo 71, fracción II y 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el artículo 116, 117, 121 y 122 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; los artículos 55 y 62 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y los artículos 8 numeral 1, fracción I, y 164 del Reglamento del Senado de la República, somete a la consideración de esta Soberanía la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO, POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO EL ARTÍCULO 39 DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE REDUCCIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL**, con base en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Introducción

Hace ya un año que México suscribió el Acuerdo de París, dentro de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (COP21). Este Acuerdo es un instrumento para promover acciones de manera conjunta y coordinada contra el cambio climático, donde 195 países se han comprometido a reorientar su desarrollo hacia un mundo más sostenible con menores emisiones.

En el ámbito nacional, México sustenta su contribución con una política robusta que se apoya en diversos instrumentos para mitigar los efectos del cambio climático: Ley General de Cambio Climático, Estrategia Nacional de Cambio Climático, Visión a 10-20-40 años, Impuesto al Carbono, Registro Nacional de Emisiones y Reducciones, Reforma Energética (leyes y reglamentos) y un proceso continuo de desarrollo de normas y regulaciones.

México se comprometió a reducir el 25% de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y de Contaminantes Climáticos de Vida Corta (bajo BAU) al año 2030. Este compromiso implica una reducción del 22% de GEI y una reducción del 51% de Carbono Negro.

Ahora bien, debemos tomar en cuenta que a nivel mundial, el sector del transporte contribuye con más de una cuarta parte del consumo total de energía, una cuarta parte de las emisiones de CO₂ procedentes de la quema de combustibles fósiles y un 15% de las emisiones antropogénicas de Gas de Efecto Invernadero. En general, el uso de energía para el transporte, es decir, en carretera, ferrocarril, aviación y transporte marítimo, ha aumentado un 2% por año en los últimos dos decenios.¹

¹ Datos obtenidos de la Mexico International Renewable Energy Conference 2017. <http://mexirec.demex.mx/wp-content/uploads/2017/08/C3-Sustainable-movement-Renewable-energy-transport-solutions.pdf>



Por esto, el reto que enfrenta el sector del transporte, específicamente del Autotransporte Federal para ser más verde, puede encontrar soluciones con adecuaciones a la legislación que reduzca su huella ecológica, aprovechando las mejoras tecnológicas que producen menos emisiones.

Hacia un Autotransporte verde

Según el Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (INEGEI), hasta el 2013 las emisiones directas de Gases de Efecto Invernadero en el país ascendieron a 665 megatoneladas de CO₂ equivalente, de las cuales la mayor contribución se debe al sector transporte (26%), seguido por el de generación de energía eléctrica (19%).

Conscientes de este impacto, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) y la SCT desde 2010 realizaron el programa Transporte Limpio con el fin de entender mejor el impacto ambiental generado por sus flotillas, reducir el impacto ambiental mediante el uso de tecnologías y estrategias recomendadas, ahorrar dinero con la incorporación de estrategias y tecnologías de ahorro de combustible, reducir los costos operativos hasta 20% y reducir la huella ecológica. Dentro de los requisitos del programa se estipula que los vehículos inscritos tengan una antigüedad año modelo de hasta 2009.²

Por ello, resulta imperativo reducir la huella ecológica que el sector está generando al país. Con el objetivo de mejorar la eficiencia energética de los modos de transporte, existen nuevas tecnologías aplicadas a modelos más recientes que podrían “descarbonizar” el sector del transporte, entre ellas las unidades que utilizan combustibles alternos o el diseño de unidades que cuentan con motores diésel más eficientes. De ahí que los incentivos correctos para el Autotransporte Federal pueden contribuir en la reducción de la huella ecológica nacional.

Nuevas tecnologías en modelos más recientes, significan un beneficio directo para la salud de los mexicanos. De acuerdo con un estudio de 2014 la ICCT³ (International Council on Clean Transportation, por su denominación en inglés) de tomar en cuenta las especificaciones de la actualización de la NOM-044-SEMARNAT-2017, publicada en el Diario Oficial de la Federación el pasado 18 de febrero de 2018⁴, evitaría la emisión de 225 mil toneladas de partículas finas, (PM_{2.5}), y de 160 mil toneladas de black carbon en un periodo de veinte años.

² Programa de Transporte Limpio. <https://distintivocanacar.wordpress.com/semarnat/>
<https://www.gob.mx/semarnat/es/acciones-y-programas/programa-de-transporte-limpio-26305>

³ “Actualización de la NOM-044. Información para la toma de decisiones”
https://imco.org.mx/medio_ambiente/regular-los-contaminantes-que-emiten-los-camiones-pesados-evitaria-55-mil-muertes-prematuras-icct/

⁴ Publicación en el Diario Oficial de la Federación
http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5513626&fecha=19/02/2018



El ICCT también argumenta que con el cumplimiento de la NOM-044, publicada en 2018, se pueden reducir emisiones de partículas en 98-99%, lo que demuestra que el impacto ambiental puede reducirse notablemente de implementarse las nuevas disposiciones promulgadas en febrero pasado.

Además, el utilizar Diésel de Ultra Bajo Azufre con la tecnología adecuada, de acuerdo con una metodología realizado por el propio ICCT, y por ende, la reducción de emisiones, “entre 2018 y 2037 se evitarían más de 55 mil muertes prematuras por cáncer de pulmón, enfermedades cardiopulmonares y enfermedades respiratorias agudas causadas por las emisiones de vehículos diésel”. La industria estima que el uso de tecnologías más modernas en una flota renovada, puede alcanzar beneficios de 134 mil millones de dólares.

Complementando esta visión, la Comisión Reguladora de Energía (CRE) publicó en el DOF el 29 de agosto de 2016, la Norma Oficial Mexicana NOM-016-CRE-2016⁵, respecto a Especificaciones de calidad de los petrolíferos, entre los cuáles se encuentra el Diésel de Ultra Bajo Azufre (DUBA), que resulta una opción más amigable con el medio ambiente.

México debe conducir sus esfuerzos para que las unidades de Autotransporte Federal de carga, pasaje y turismo, cuenten al menos con tecnología EPA 10 o Euro VI que considera una edad vehicular de 10 años o 700,000 km, reduciendo así graves problemas de salud para los mexicanos.

Diagnóstico: un Autotransporte de carga antiguo

A pesar de que el Autotransporte tiene un alto impacto en el ámbito económico y social, la realidad en las carreteras es que existe una flota vehicular muy antigua que utiliza combustibles poco amigables con el medio ambiente, lo que repercute directamente en la salud de los mexicanos.

Aunque el Gobierno Federal tiene como meta que, para 2018, la edad vehicular del Autotransporte de carga y de pasaje sea de 12 años en promedio, en el Quinto Informe de Gobierno, se indica que dicha edad se ubica en 16.7 años⁶, pues a punto de terminar el sexenio el promedio de edad vehicular ya es de casi 18 años.⁷

Lo anterior resulta relevante ya que, de acuerdo a un estudio del sector, para reducir de 18 a 12 años el promedio de la edad de vehículos de carga, en 2016 se requerían renovar

⁵ La NOM indicaba que a partir del 31 de diciembre de 2018, el contenido máximo de azufre en el diésel automotriz será de 15 mg/kg en todo el territorio nacional. Sin embargo, dicho objetivo no se ha cumplido.

⁶ Quinto Informe de Gobierno. Anexo Estadístico. Página 405 http://framework-gb.cdn.gob.mx/quintoinforme/5IG_ANEXO_FINAL_TGM_250818.pdf

⁷ Cifra de la industria.



15 mil unidades al año, cifra que a 2018 resulta más elevada debido a la antigüedad ganada por los vehículos.

Flota del Autotransporte Federal 2016

<i>Antigüedad</i>	<i>Carga</i>	<i>Pasaje</i>	<i>Turismo</i>	<i>T. Pasaje</i>	<i>Total</i>
0 a 5 años	77,028	10,131	5,990	16,121	93,149
6 a 10 años	67,358	8,609	4,601	13,210	80,568
11 a 15 años	78,245	10,189	7,882	18,071	96,316
16 a 20 años	56,560	6,582	6,310	12,892	69,452
21 a 25 años	35,421	4,192	4,834	9,026	44,447
26 a 30 años	37,230	1,630	2,269	3,899	41,129
31 a 35 años	21,637	1,180	1,625	2,805	24,442
36 a 40 años	38,541	1,168	1,564	2,732	41,273
41 a 45 años	18,189	62	1,318	1,380	19,569
46 a 50 años	8,200	16	225	241	8,441
Más de 50 años	4,649	0	0	0	4,649
<i>Parque Vehicular</i>	<i>443,058</i>	<i>43,759</i>	<i>36,618</i>	<i>80,377</i>	<i>523,435</i>
<i>Antigüedad</i>	<i>18.6</i>	<i>14.0</i>	<i>17.9</i>	<i>15.8</i>	<i>18.2</i>
<i>Vehículos a renovar (edad: 21 años ó más)</i>	<i>163,867</i>	<i>8,248</i>	<i>11,835</i>	<i>20,083</i>	<i>183,950</i>

Con esto se observa que caminamos en el sentido contrario a las metas establecidas en el programa sectorial de la SCT. La ausencia de legislación en materia de renovación vehicular se ha traducido en afectaciones económicas, competitivas y sociales.

Otras implicaciones de una flota vieja: impacto en la seguridad vial

Ahora bien, el hecho de tener un Autotransporte con una alta edad vehicular, contribuye a que pueda sufrir con más facilidad una falla mecánica y en este sentido, se pone en riesgo a la población que transita los caminos a la par que los vehículos.

Los accidentes de tránsito le cuestan al país alrededor de 1.7% del PIB, equivalente a \$150 mil millones de pesos, por pérdida de productividad (el 75% de los mexicanos que sufren discapacidad por accidente vial no vuelven a encontrar empleo), daños materiales, así como atención médica y hospitalaria.

Por ello, la renovación de las unidades debe estar acompañada de programas de mantenimiento bien establecidos para evitar fallas de seguridad y garantizar el bienestar de la población, así como la constante vigilancia del cumplimiento de las normas oficiales vigentes en materia de seguridades viales, físico-mecánicas y medioambientales.



Propuesta

La presente iniciativa busca combatir las problemáticas anteriormente expuestas, a través de una reforma verde en materia de reducción de emisiones contaminantes:

1. Límite de ingreso al servicio de Autotransporte.

Se propone adicionar un segundo párrafo al artículo 39 de la Ley Federal de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para establecer una antigüedad máxima de seis años a partir del año modelo de fabricación del camión, como límite para el ingreso a los servicios de Autotransporte de carga al país.⁸

Con esta modificación, se podrá evitar que continúe el envejecimiento del parque vehicular, tendencia que se ha mantenido en los últimos años y que de no modificarse la Ley, podría perpetuarse, causando deficiencias en diferentes ámbitos, en detrimento del sector, así como la competitividad y productividad del país. Con lo anterior, se combate el riesgo que esto representa para la seguridad vial, los daños al medio ambiente y el deterioro acelerado de la flota vehicular nacional.

El no contar con un límite de ingreso y años de operación, contribuyó en gran medida a que los programas de Renovación Vehicular empleados por el Gobierno Federal en años anteriores fueran insuficientes y se tornara más atractiva la importación de unidades de procedencia extranjera o usadas; así como el mercado negro de partes y refacciones, por lo que es urgente se introduzca dicha reforma, tal como existe en el sector de pasaje y turismo.⁹

En la siguiente tabla se puede apreciar la adición del segundo párrafo al artículo 39 de la Ley Federal de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal:

Texto vigente	Iniciativa propuesta
<p>Artículo 39. Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de controles gráficos o electrónicos de velocidad máxima.</p>	<p>Artículo 39. Los vehículos destinados al servicio de autotransporte federal y privado de pasajeros, turismo y carga, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones, así como con los límites de velocidad en los términos que establezcan los reglamentos respectivos. Asimismo, están obligados a contar con dispositivos de controles gráficos o electrónicos de velocidad máxima.</p> <p>Los vehículos destinados para prestar los servicios de los permisos a los que se refiere</p>

⁸ La tecnología empleada en el autotransporte de carga y pasajeros a la venta a partir de 2010, de acuerdo con la EPA 10 de Estados Unidos, contamina en menor grado debido a la implementación de filtros en su diseño.

⁹ De acuerdo con la solicitud del Permiso o alta de vehículo para la operación del servicio de autotransporte federal de pasajeros, turismo, carga y transporte privado de personas y carga de la SCT.

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGAF/REQUISITOS/REQUISITOS_PERMISOS_2012.pdf



	el artículo 8 de esta Ley, cuando obtengan su permiso por primera vez, deberán contar con un máximo de seis años de antigüedad a partir de su año modelo de fabricación.
--	--

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

Único. Decreto por el que se adiciona un segundo párrafo al artículo 39 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para quedar como sigue:

Artículo 39. ...

Los vehículos destinados para prestar los servicios de los permisos a los que se refiere el artículo 8 de esta Ley, cuando obtengan su permiso por primera vez, deberán contar con un máximo de seis años de antigüedad a partir de su año modelo de fabricación.

TRANSITORIOS

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

Segundo. Se derogan todas aquellas disposiciones que se contrapongan al presente decreto.

SUSCRIBE

Isidro Pedraza Chávez
Senador por el estado de Hidalgo

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, a los 18 días del mes de julio de 2018.