

INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 111 DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE, A CARGO DEL DIPUTADO RUBÉN IGNACIO MOREIRA VALDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

El que suscribe, diputado Rubén Moreira Valdez, diputado federal, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, párrafo 1, fracción I, 77, párrafo 1 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta soberanía, la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, al tenor de la siguiente

Exposición de motivos

La crisis medio ambiental que se vive en el mundo ha sido parte de los graves problemas que persisten en la actualidad, como lo son la sobrepoblación, la gran demanda que atiende el sector industrial, el gran número de vehículos que circulan por las ciudades, la mala planeación gubernamental en la disminución de contaminantes, entre otras.

Con el paso de los últimos años, hemos sido testigos de las afectaciones que han causado los gases que provocan el efecto invernadero y que han generado graves cambios en el cambio climático, ahora tenemos inviernos más fríos, tormentas torrenciales, huracanes categorías 5 y un serio problema de sequías por la falta de lluvias, solo por mencionar algunos ejemplos.

Decenas de países en el mundo se han dado a la tarea de generar mejores condiciones medio ambientales que presenten un beneficio al planeta, pues hemos llegado a un punto en el sobrecalentamiento global del cual ya no hay vuelta atrás, solo queda continuar trabajando para contribuir a disminuir las emisiones de contaminantes en la naturaleza.

El Informe sobre la Brecha de Producción 2021, elaborado por reconocidos institutos de investigación y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) señala que, a pesar de los compromisos para disminuir la emisión de gases por varios países, incluido México, los gobiernos aún planean producir en 2030 una cantidad de combustibles fósiles más de dos veces mayor, afectando negativamente el objetivo de limitar el calentamiento global a 1,5°C.¹

El 12 diciembre de 2015, en la COP21 de París, las partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático alcanzaron un acuerdo histórico para combatir el cambio climático y acelerar e intensificar las acciones e inversiones necesarias para un futuro sostenible con bajas emisiones de carbono, que fue denominado el Acuerdo de París.²

Todas las partes miembros se sometieron a la obligatoriedad de cumplir los retos señalados por dicho Acuerdo como lo es el limitar el aumento de la temperatura mundial muy por debajo de los 2 grados centígrados, al tiempo que prosiguen los esfuerzos para limitarlo a 1.5 grados.

Se estableció que los países en desarrollo deberían seguir intensificando sus esfuerzos de mitigación, mientras se les alienta a avanzar hacia la consecución de los objetivos para toda la economía a lo largo del tiempo, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales.³

Los planes de acción climática presentados por México comprometen al país a una reducción no condicionada del 25 por ciento en sus emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes climáticos de vida corta, es decir, 22 por ciento de gases de efecto invernadero y 51 por ciento de carbono negro.⁴

Asimismo, se comprometió a reducir emisiones de su sector industrial generando el 35 por ciento de energía limpia en el 2024 y 43 por ciento al 2030. Se estima que México tendrá un pico máximo de emisiones alrededor del año 2026 y logrará bajar la intensidad de carbono del PIB en 40 por ciento.

Los resultados de la actualización del Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero (INEGYCEI) indican que en 2019, en el país se emitieron 736.63 millones de toneladas de dióxido de carbono equivalente (CO₂e), correspondiente a la suma de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄), óxido nitroso (N₂O), hidrofluorocarbonos (HFCs), perfluorocarbonos (PFCs), trifluoruro de nitrógeno (NF₃) y hexafluoruro de azufre (SF₆), gases que son potencialmente generadores del calentamiento global.⁵

Adicionalmente, señaló que las emisiones siguen creciendo donde, el sector energía es el que más contribuye con el 64 por ciento de las emisiones, principalmente en el consumo de combustibles fósiles; seguido por agricultura, sector forestal y cambio de uso de suelo con el 19 por ciento de las emisiones; el sector procesos industriales y uso de productos (10 por ciento) y finalmente el sector residuos (7 por ciento).⁶

La tarea de contrarrestar los efectos climáticos por los diversos agentes contaminantes resulta muy extensa, no podemos solo enfocarnos en un solo sector para resolver este problema, todos los días se generan toneladas de contaminantes que afectan el aire, el agua y la tierra.

Específicamente el uso de vehículos automotores se ha convertido con el pasar de los años en un problema grave para la calidad del aire, pues generan diversos gases que son arrojados a la intemperie lo que ha causado una complicada situación medio ambiental que solo puede ser resuelta con el impulso de acciones que contribuyan en la sociedad a crear conciencia sobre los estragos de la contaminación.

La Organización de las Naciones Unidas Hábitat (ONU Hábitat) señala que las ciudades mexicanas padecen serios problemas de contaminación ambiental, y el sector transporte es una de sus principales causas al contribuir con el 20.4 por ciento de la emisión de Gases de Efecto Invernadero, de los cuales el 16.2 por ciento proviene del subsector automotor, en su mayoría, por viajes en transporte individual motorizado.⁷

En algunas zonas metropolitanas como en el Valle de México, las emisiones generadas por vehículos representan hasta un 60 por ciento de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas (PM-10) y lo más grave, es que de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren en el país 14 mil 700 personas a causa de enfermedades asociadas con la contaminación del aire.⁸

La ONU estima que los automóviles particulares generan el 18 por ciento de las emisiones de CO₂, principal gas causante del efecto invernadero, fenómeno que podría costar a México hasta el 6 por ciento del PIB, y en las cinco zonas metropolitanas del país que concentran el 40 por ciento de la población urbana nacional, las pérdidas por externalidades negativas alcanzan costos que rondan el 4 por ciento del PIB.

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) señala que durante el año 2020 se tuvo un registro del número de vehículos en circulación, de acuerdo con el tipo de servicio, siendo estos, los siguientes:⁹

a. 33 millones 987 mil 978 automóviles particulares;

b. 460 mil 807 camiones de pasajeros;

c. 10 millones 637 mil 830 camiones y camionetas para carga; y

d. 5 millones 260 mil 954 motocicletas.

En cuanto a la venta de vehículos, el Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, correspondiente a octubre de 2021, señala que la producción total de vehículos ligeros en México, para el periodo enero-octubre de 2021 fue de 2 millones 520 mil 488 unidades, los camiones ligeros representaron el 75.9 por ciento del total, mientras que el resto corresponde a la fabricación de automóviles. De igual forma en este mismo periodo se comercializaron 834 mil 486 unidades.¹⁰

Nuestro país está lejos de convertirse en un país que deje de utilizar los vehículos automotores como el principal medio de transporte, por lo que la generación de acciones que contribuyan a la protección del medio ambiente son sumamente importantes y es aquí donde nuestra propuesta resulta viable.

El Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC) indica que los vehículos automotores propulsados por motores de combustión interna, en general, emiten los siguientes gases:¹¹

- Hidrocarburos: resultado de la combustión incompleta.
- Monóxido de carbono: producto de la combustión incompleta y ocurre cuando el carbono en el combustible se oxida sólo parcialmente.
- Bióxido de carbono: se forma por la combustión completa en presencia de oxígeno suficiente para oxidar en su totalidad el carbono de los combustibles.
- Óxido de nitrógeno: cuando la presión y la temperatura en el motor son altas, los átomos de nitrógeno y oxígeno del aire reaccionan para formar bióxido de nitrógeno y otros óxidos de nitrógeno.
- Bióxido de azufre: se produce debido a la presencia de azufre en el combustible. Específicamente, por la oxidación de azufre del combustible durante la combustión.
- Partículas PM: son producto de los procesos de combustión en el motor de los vehículos.

Todos estos gases son dañinos para la salud y son causantes del efecto invernadero, por lo que es importante señalar a las personas que van a adquirir un vehículo automotor nuevo las especificaciones de los contaminantes que va a emitir durante su uso.

En muchos países del mundo, especialmente en Europa, han optado por contrarrestar los efectos de los contaminantes que causan los vehículos automotores ligeros con la creación de una etiqueta de eficiencia energética automotriz.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) establece que una etiqueta de eficiencia energética vehicular es un instrumento informativo diseñado para ayudar a los consumidores a tomar decisiones sobre la compra de un vehículo.¹²

Esta etiqueta debe contener datos de consumo de combustible en zonas urbanas, carreteras, información sobre emisiones de CO₂, y tiene por objeto ayudar a los consumidores a tomar decisiones de compra más conscientes e informadas, y por consiguiente incentivar cambios en sus patrones de consumo.

Por lo general, una etiqueta vehicular es exhibida en las ventanas de los vehículos, en un espacio en el piso de ventas o en la ficha de descripción del vehículo, y contiene información relacionada con el consumo de combustible en zonas urbanas, en carreteras y emisiones de CO₂.

Esta información es obtenida mediante pruebas realizadas a los vehículos dentro de laboratorios usando ciclos de manejo estándar. Esto permite a los consumidores comparar vehículos de características similares en términos de su eficiencia energética y posible consumo de combustible.

El BID señala que el uso de etiquetado se traduce en beneficios como ahorro de combustibles fósiles, incremento en la seguridad energética a los países importadores de combustible, ahorro en recursos destinados a subsidios a los combustibles (en países que los otorgan) y, reducción en las emisiones de Gases de Efecto Invernadero y de contaminantes.

Esta etiqueta es utilizada por varios países como Estados Unidos de América y Reino Unido desde 1978. Actualmente, este tipo de instrumento es usada de manera obligatoria en Alemania, Australia, Austria, China (Taipéi y Hong Kong), Chile, Corea del Sur, Estados Unidos de América, Japón, Nueva Zelanda, Reino Unido, Tailandia, Singapur y Vietnam, mientras que Brasil y Canadá lo tienen de manera voluntaria.

Ejemplo en Chile:



Los valores reportados en esta etiqueta son referenciales.

El rendimiento de combustible y emisiones de CO₂ corresponde al valor constatado en el proceso de homologación desarrollado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, a través del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV).

El rendimiento efectivamente obtenido por cada conductor dependerá de sus hábitos de conducción, de la frecuencia de mantenimiento del vehículo, de las condiciones ambientales y geográficas, entre otros.

El CO₂ es el principal gas efecto invernadero responsable del cambio climático.

Infórmate en www.consumidorvehicular.cl

Eficiencia Energética



En el caso de Brasil, para el 2008 se estableció un programa de etiquetado vehicular PBEV voluntario, el cual, es coordinado y regulado por su Instituto Nacional de Meteorología, Estandarización e Industria (Inmetro). La

etiqueta establece el rendimiento energético del vehículo en km/L, y las emisiones de CO₂, dando una clasificación de la A (más eficientes) a la E (menos eficientes).

En tanto que, en México para 2013 entró en vigor la Norma Oficial Mexicana NOM-163-SEMARNATENER-SCFI-2013 “Emisiones de Dióxido de Carbono (CO₂) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de eficiencia energética vehicular”, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3,857 kilogramos. Esta norma fue el primer instrumento en su tipo en la región de América Latina y el Caribe.

Sin embargo, existe un precedente en el país, pues hay registro de un etiquetado de rendimiento en vehículos en México contenido en el decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación en 1981, el cual estableció rendimientos mínimos de combustible para automóviles, que contribuía con la necesidad de racionalizar el consumo de combustible y diversificar las fuentes primarias de energía aprovechando y desarrollando nuevas tecnologías.¹³

En su articulado se establecía que a partir del año modelo 1982 todos los automóviles deberían incorporar una calcomanía con la siguiente leyenda: “La Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial certifica que: El rendimiento combinado de combustible de este modelo es: ...”, pero su aplicación no tuvo mucha difusión ni se le dio seguimiento y fue concluida en 1991.

En razón de lo anterior, mi propuesta tiene por objeto crear una etiqueta de rendimiento y emisiones contaminantes que alerte de una manera visual a las personas acerca de la eficiencia energética de los vehículos automotores y cumplir con las directrices internacionales y nacionales para regular las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero.

En esta etiqueta se debe señalar el rendimiento de combustible en ciudad, carretera y mixto, las emisiones de CO₂ por kilómetro, tipo de combustible, así como especificaciones del vehículo como marca, modelo y tipo de transmisión, a fin de darle la mayor información al consumidor.

Es un tema que no debe pasar desapercibido por el gran alcance que puede lograr en la reducción de gases que afectan al cambio climático y va a contribuir a disminuir las partículas contaminantes que tanto daño le hacen a la salud de las personas.

En el último mes fue aprobado por la Cámara de Representantes de Estados Unidos una propuesta del Congreso de los Estados Unidos (aún falta ser revisado por el Senado) para ampliar el subsidio para la compra de autos eléctricos (especialmente si son ensamblados dentro del país) con el objetivo de ofrecer descuentos a los consumidores que incentiven el uso de energía limpia y la electrificación.¹⁴

Citar esta política vehicular estadounidense es para abrir los ojos sobre las rutas que están tomando otros países con miras a generar un medio ambiental más saludable, apoyando a la ciudadanía y a la industria, México no debe cerrarse a encaminar políticas públicas que encausen al país hacia un futuro mejor para todas y todos los mexicanos.

Asimismo, si dirigimos nuestra mirada a este tipo de propuestas que cumplan con los objetivos de tratados internacionales y de nuestra legislación, vamos sin lugar a dudas a atraer mayores inversiones al país.

La reforma cumple con lo establecido en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) firmada y ratificada por México el 13 de junio de 1992, que busca la estabilización de las

concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera en un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático.¹⁵

Se encuentra acorde al Protocolo de Kioto de 1995, que es un instrumento, jurídicamente vinculante que compromete a los países industrializados a reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero: dióxido de carbono (CO₂), gas metano (CH₄) y óxido nitroso (N₂O) y del que México también es parte.¹⁶

Esta propuesta respeta los compromisos hechos por el país en la COP 21 que es la Conferencia Internacional sobre Cambio Climático que tuvo lugar desde el 30 de noviembre hasta el 11 de diciembre de 2015 en París, Francia, en la que se asumieron compromisos en contra del cambio climático y en favor del medio ambiente y el desarrollo sustentable, adoptando el 12 de diciembre el Acuerdo de París para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).¹⁷

La construcción de esta propuesta tiene como base el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pues toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente sano, por lo que el estado tiene la obligación de salvaguardar este derecho, por ello, es que establecer este mecanismo es funcional para proteger al medio ambiente y la salud de la población.¹⁸

En la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en su artículo 4, se señala que la federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México ejercerán sus atribuciones en materia de preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente.

En la Ley General de Cambio Climático, en su artículo 2, se determina garantizar el derecho a un medio ambiente sano y establecer la concurrencia de facultades de la federación, las entidades federativas y los municipios en la elaboración y aplicación de políticas públicas para la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero.¹⁹

Con la generación de propuestas que contribuyan a contrarrestar el cambio climático y que generen conciencia en la población sobre la emisión de gases vehiculares, vamos a construir un camino hacia una nación verde, que cumpla con los mandatos de los tratados y convenios internacionales, así como de los principios establecidos en nuestro marco normativo.

En este sentido, la propuesta de la Iniciativa quedaría como se muestra a continuación:

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente

Ley vigente	Propuesta de reforma
<p>ARTÍCULO 111.- Para controlar, reducir o evitar la contaminación de la atmósfera, la Secretaría tendrá las siguientes facultades:</p> <p>I. a VIII. ...</p> <p>IX. Expedir, en coordinación con la Secretaría de Economía, las normas oficiales mexicanas que establezcan los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes a la atmósfera, provenientes de vehículos automotores nuevos en planta y de vehículos automotores en circulación, considerando los valores de concentración máxima permisible para el ser humano de contaminantes en el ambiente, determinados por la Secretaría de Salud;</p> <p>Sin correlativo</p> <p>X. a XVI. ...</p>	<p>ARTÍCULO 111.- Para controlar, reducir o evitar la contaminación de la atmósfera, la Secretaría tendrá las siguientes facultades:</p> <p>I. a VIII. ...</p> <p>IX. Expedir, en coordinación con la Secretaría de Economía, las normas oficiales mexicanas que establezcan los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes a la atmósfera, provenientes de vehículos automotores nuevos en planta y de vehículos automotores en circulación, considerando los valores de concentración máxima permisible para el ser humano de contaminantes en el ambiente, determinados por la Secretaría de Salud.</p> <p>Además de lo señalado en el párrafo anterior, se deberá incluir en todos los vehículos automotores ligeros nuevos en planta, una etiqueta de rendimiento y emisiones contaminantes que alerte de una manera visual a las personas acerca de la eficiencia energética de los vehículos automotores, para fomentar una cultura de conocimiento sobre la generación de contaminantes y de gases de efecto invernadero;</p> <p>X. a XVI. ...</p>

En atención a lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta honorable Cámara de Diputados, la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforma la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente

Artículo Único . Se adiciona un segundo párrafo a la fracción IX del artículo 111 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, para quedar como sigue:

Artículo 111.- Para controlar, reducir o evitar la contaminación de la atmósfera, la Secretaría tendrá las siguientes facultades:

I. a VIII. ...

IX. Expedir, en coordinación con la Secretaría de Economía, las normas oficiales mexicanas que establezcan los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes a la atmósfera, provenientes de vehículos automotores nuevos en planta y de vehículos automotores en circulación, considerando los valores de

concentración máxima permisible para el ser humano de contaminantes en el ambiente, determinados por la Secretaría de Salud.

Además de lo señalado en el párrafo anterior, se deberá incluir en todos los vehículos automotores ligeros nuevos en planta, una etiqueta de rendimiento y emisiones contaminantes que alerte de una manera visual a las personas acerca de la eficiencia energética de los vehículos automotores, para fomentar una cultura de conocimiento sobre la generación de contaminantes y de gases de efecto invernadero;

X. a XVI. ...

Transitorio

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

Notas

1 Organización de las Naciones Unidas. Los planes de producción de combustibles fósiles de los gobiernos se desvían peligrosamente de los límites de París. <https://unfccc.int/es/news/los-planes-de-produccion-de-combustibles-fosiles-de-los-gobiernos-se-desvian-peligrosamente-de-los>

2 Organización de las Naciones Unidas. ¿Qué es el Acuerdo de París? <https://unfccc.int/es/process-and-meetings/the-paris-agreement/que-es-el-acuerdo-de-paris>

3 Ídem.

4 Instituto Mexicano para la Competitividad, México ratifica el Acuerdo de París sobre el Cambio Climático.

<https://imco.org.mx/mexico-ratifica-el-acuerdo-de-paris-sobre-el-cambio-climatico/>

5 Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, Presenta INECC el Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero 1990 – 2019. <https://www.gob.mx/inecc/articulos/presenta-inecc-el-inventario-nacional-de-emisiones-de-gases-y-compuestos-de-efecto-invernadero-1990-2019-284532?state=published>

6 Ídem.

7 ONU Hábitat. Contaminación, automóviles y calidad del aire. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire>

8 Ídem.

9 Inegi. Vehículos de motor registrados en circulación.

https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=

10 Inegi, Resultados del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de vehículos ligeros correspondiente a octubre de 2021. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/rm_raiavl/rm_raiavl2021_11.pdf

11 Respira México, Emisiones vehiculares.

<http://respiramexico.org.mx/emisiones-vehiculares/>

12 Banco Interamericano de Desarrollo, Etiqueta y norma de eficiencia para vehículos livianos: beneficios, barreras y estudios de caso: una herramienta para su implementación en países latinoamericanos. https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Etiqueta_y_norma_de_eficiencia_para_veh%C3%ADculos_livianos_Beneficios_barreras_y_estudios_de_caso_una_herramienta_para_su_implementaci%C3%B3n_en_pa%C3%ADses_latinoamericanos_es.pdf

13 El Poder del Consumidor. La necesidad de un etiquetado de rendimiento y emisiones contaminantes en vehículos nuevos. <https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2019/04/d-etiquetado-rendimiento-autos-final-web.pdf>

14 IMCO, Créditos fiscales a los autos eléctricos en Estados Unidos: Otra controversia entre los socios del T-MEC. <https://imco.org.mx/creditos-fiscales-a-los-autos-electricos-en-estados-unidos-otra-controversia-entre-los-socios-del-t-mec/>

15 Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, Contexto Internacional en materia de Cambio Climático.

<https://www.gob.mx/inecc/acciones-y-programas/contexto-internacional-17057>

16 Ídem

17 Ídem

18 Cámara de Diputados, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

19 Cámara de Diputados, Ley General de Cambio Climático. http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGCC_061120.pdf

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, a 9 de febrero de 2022.

Diputado Rubén Moreira Valdez (rúbrica)