

Opinión que emite la Comisión Especial de la Industria Automotriz y del Acero, a la Iniciativa con Proyecto de Decreto por la que se reforma la fracción XII del artículo 33; los incisos a) y b) fracción II del artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático.

Honorable Asamblea:

A la Comisión Especial de la Industria Automotriz y del Acero, de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, correspondiente a la LXII Legislatura, le fue turnada para estudio, análisis y opinión la iniciativa con proyecto de decreto por la que se reforma la fracción XII del artículo 33; los incisos a) y b) fracción II del artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático.

La Comisión Especial de la Industria Automotriz y del Acero, con fundamento en los artículos 39 y 45 numeral 6, incisos e), f) y g) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; y lo citado en los artículos 66 y 67 del Reglamento de la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Así como, los artículos 42 y 43 de las Normas Relativas al Funcionamiento de las Comisiones y Comités de la Cámara de Diputados, emite la presente opinión para ponerla a consideración de la Comisión Ordinaria de Cambio Climático, con base en los siguientes:

I. Antecedentes

1. En sesión celebrada el 12 de febrero del presente año, fue presentada ante el Pleno de la Cámara de Diputados, la Minuta con Proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Cambio Climático, enviada por el Senado de la República y turnada a la Comisión de Cambio Climático para su dictamen.
2. Mediante oficio CEIAA/101, suscrito por los integrantes de la Junta Directiva de la Comisión Especial de la Industria Automotriz y del Acero (CEIAA), fue solicitada la ampliación de turno para opinión de la CEIAA, por ser incluido en la redacción de la fracción XII, del artículo 33 de la minuta el siguiente texto ***“para desincentivar el uso de automóviles particulares”***. Se realizó la petición a la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados con fundamento en lo dispuesto por el artículo 74 del Reglamento de la Cámara de Diputados. Siempre velando por el cuidado al medio ambiente mediante el saneamiento y renovación del parque vehicular en circulación, su ordenamiento y el

impulso de normas de eficiencia energética y el uso de tecnologías amigables con el medio ambiente.

3. Mediante oficio suscrito por la Mesa Directiva de la H. Cámara de Diputados, se informó al diputado Salvador Romero Valencia. Presidente de la CEIAA, sobre la modificación del turno otorgado en primera instancia. Dándose el 20 de febrero el turno para que la Comisión de Cambio Climático emitiera el dictamen con opinión de la Comisión Especial de la Industria Automotriz y del Acero.

II. Consideraciones

1. La minuta tiene un objetivo muy loable en relación a las políticas públicas que persiguen la mitigación del cambio climático, teniendo como causal el fomento del transporte público y con ello contribuir con la reducción de los gases de Efecto Invernadero.
2. La intención de atraer por parte de los diputados que integran la junta directiva de la CEIAA la minuta en cuestión, parte de la redacción en el cuerpo de los resolutivos de la minuta, bajo el texto: **“para desincentivar el uso de automóviles particular”**. Lo anterior, es caso contrario al objetivo general que dio origen a la creación de esta comisión especial durante la LXI Legislatura y su continuidad en la presente. Cuyo principal objetivo ha sido contribuir con la legislación a fin de generar las condiciones necesarias que coadyuven con la competitividad de ambos sectores industriales (automotriz y del acero) y con ello la creación de nuevas fuentes de empleo formal para los mexicanos.
3. El sistema de Naciones Unidas por medio de HABITAT, menciona que en el año 2030 existirán en México cerca de 65 millones de automóviles. Reconoce la minuta con información del INEGI, que de 1980 a 2011, el aumento del parque vehicular fue de 28 millones de unidades, ocupando el transporte particular y de carga la mayor proporción en materia de contaminantes.
4. Contaminación medio ambiental.- Se estima que el 23% de las emisiones de los gases de efecto invernadero son producidas por el sector autotransporte y de éste 93% corresponde a automotores de pasajeros. Será deseable profundizar en los elementos técnicos (componentes químicos) de contaminación que genera la indiscriminada importación de vehículos usados y contrastarlo con automotores nuevos. El estudio del Centro Mario Molina (2006), referente a la contaminación ambiental en Ciudad Juárez arroja importantes resultados. La Asociación Mexicana de Distribuidores Automotores (AMDA) ha manifestado que la circulación en México de

aproximadamente dos millones de vehículos usados importados emitirá anualmente alrededor de 14.6 millones de toneladas de CO₂e.

5. Subsidios a la gasolina y su consumo.- La minuta refiere que para el 2030 se estima consumirán en México 100 mil millones de litros de gasolina con graves costos por materia de subsidios ocasionando presiones a las finanzas públicas. Habla de montos cercanos a 200,000 millones de pesos en subsidios por año en gasolina y citando a la OCDE, promedia que 1.7% del PIB anual de 2005 al 2009 correspondió a subsidios, que junto al tratamiento fiscal de la tenencia y uso de vehículos, fomento el parque vehicular. La Asociación Mexicana de Distribuidores Automotores y la Industria Nacional de Autopartes han reconocido que en el 2012 se registró un crecimiento de 19.6% respecto a 2005 en consumo de gasolina a la vez que ha insistido en la ineficiencia energética de la mayoría de vehículos usados importados y de la obsolescencia del grueso en nuestro parque vehicular. México necesita políticas importantes de estímulo a la renovación del parque vehicular como una de las medidas que nos permitan reducir los niveles de emisiones contaminantes, por otro lado, una visión integral de desarrollo al transporte público en todas sus modalidades que permita a los usuarios una libre elección y la coexistencia entre las diferentes modalidades de transporte, dejando al usuario la elección de su medio de transporte de acuerdo a sus necesidades

6. Disminución del uso del vehículo, paradigma global.- Iniciativas legislativas como la que se menciona, en el fondo tienen influencia del cambio de paradigma en la movilización que impulsa la propia ONU. El Secretario General de la ONU, el 7 de octubre de 2013, dentro del programa de Hábitat mencionó:

*Los problemas de circulación no se resuelven simplemente con la construcción de calles más anchas o más largas; se trata de proporcionar sistemas adecuados y eficientes que respondan a las necesidades de la mayoría de las personas, de la forma que sea mejor y más equitativa, **por ejemplo, alentando a la población a abandonar el uso de automóviles para utilizar trenes, autobuses y bicicletas, y logrando que más peatones caminen por aceras bien iluminadas.***

7. De acuerdo al estudio *Los vehículos usados de procedencia extranjera en México* (Documento de Trabajo número 142) realizado por el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP) de la H. Cámara de Diputados en septiembre del 2012, en los últimos 34 años ha habido un total de 19 medidas de regularización de vehículos ilegales de procedencia extranjera. En primera instancia, se argumentó que esa medida representaba un beneficio para muchas familias mexicanas, que mediante la adquisición de este tipo de vehículos podría adquirir parte de sus instrumentos de trabajo o bienes familiares a precios sensiblemente más bajos. Sin embargo diversas

problemáticas se asociaron desde entonces a las medidas de legalización definitiva de ese tipo de autos, tales como:

- ✓ La contaminación ambiental se recrudece por la eliminación del convertidor catalítico que reduce las emisiones contaminantes. La realidad ha demostrado que esta práctica se realiza en territorio de Estados Unidos antes de la introducción del vehículo a México.
 - ✓ El mismo estudio ha reconocido que “El asunto de los vehículos de procedencia extranjera ha pasado de ser un asunto focalizado a ciudades y regiones específicas de las entidades fronterizas a un asunto presente en la mayoría de las entidades de la República”. Es importante señalar que el estudio referido hace una diferenciación de la edad promedio tanto del parque vehicular que circula en México de manera legal como el ilegal, llamado comúnmente como “chocolate”. El CESOP marca que en el 2012 la edad promedio era de 16.5 años.
 - ✓ Se recomienda insistir que es necesario llegar a un estado en el cual las regulaciones ambientales y de condiciones físico mecánicas sean homologadas en la región TLCAN.
8. Respecto al tema, la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales, publicó desde el 2011, el Acuerdo de Equivalencias para la introducción definitiva de autos usados, en el cual se reconoce como válidos para acreditar el cumplimiento de las NOMs, los certificados que las autoridades estatales de USA expidan para tener por cumplidas sus regulaciones en materia de emisión de gases contaminantes aplicables a vehículos en circulación que utilicen gasolina como combustible, la autenticidad de los certificados se verifica por los agentes aduanales que realicen las operaciones de importación definitiva de vehículos a través de las bases de datos o fuentes de información de las autoridades ambientales de los EUA, o bien, de las bases de datos particulares, que se encuentran disponibles electrónicamente para consulta.
9. La Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) impulsa la creación de condiciones físico mecánicas para vehículos ligeros en circulación además de la aplicación universal de la normatividad en emisiones de contaminantes (**NOM. 041 SEMARNAT**, que establece los límites máximos permisibles de emisión de gases contaminantes provenientes del escape de los vehículos automotores en circulación que usan gasolina como combustible)
10. En experiencias internacionales, el Parlamento Europeo, subraya la importancia de mantener y reforzar la base de producción en Europa tanto para garantizar un nivel de vida digno para sus ciudadanos como para consolidar su industria con vistas al crecimiento y la recuperación económicos. En esa vertiente, fortalece que haya un

enfoque más coherente respecto a la legislación con impacto en la industria automovilística, desde la innovación y la investigación, la recuperación del mercado y el crecimiento del empleo hasta las normas de seguridad y medioambientales.

11. La Unión Europea destaca el objetivo de reforzar la competitividad y el rendimiento de los fabricantes europeos de automóviles, especialmente en el marco de la creciente necesidad de soluciones innovadoras en el sector; destaca, asimismo, que, en un contexto de competencia mundial, la inversión en investigación e innovación contribuirá al crecimiento y a la creación de empleos altamente cualificados en el sector europeo del automóvil. (sobre CARS 2020: hacia una industria europea del automóvil fuerte, competitiva y sostenible, Comisión de Transportes y Turismo, Parlamento Europeo, 18 octubre 2013).
12. El cambio climático es una responsabilidad integral y global. La innovación, el rendimiento energético y la búsqueda de energías alternativas cruzan la responsabilidad en la industria automotriz de México y más cuando es el octavo productor y el cuarto exportador global, no obstante, establecer en la legislación ***“desincentivar el uso de automóviles particulares” enviaría un mensaje negativo a las inversiones en el sector, que por cierto, en fechas recientes se han incrementado de manera exponencial.*** Lo esencial radica en incentivar y fomentar el uso de tecnologías limpias, alternativas y sustentables, la eficiencia energética y cuidado medio ambiente, además de una mayor vinculación e impulso a los programas de chatarrización, renovación del parque vehicular nacional e impulso determinado al mercado interno.
13. En la comunidad internacional e incluso en países donde hay un transporte público eficiente (caso de la Unión Europea o EEUU) hay un equilibrio entre premiar la innovación con nuevas tecnologías en vehículos que aseguren el respeto medio ambiental con un desarrollo de la industria automotriz en todos sus eslabones productivos (se debe recordar que en cada parte productiva hay normas y reglas orgánicas para el respeto al medio ambiente)

Por lo anteriormente expuesto y fundado, la Comisión Especial de la Industria Automotriz y del Acero, emite la siguiente:

III. OPINIÓN

PRIMERA. La Comisión Especial de la Industria Automotriz y del Acero emite una opinión positiva a la minuta de referencia pues comparte las necesidades de mitigación de gases de efecto invernadero establecidos en la Ley General de Cambio Climático, sin embargo, estimamos pertinente eliminar de la fracción XII del artículo 33 “desincentivar el uso de automóviles particulares”. En respeto a las atribuciones conferidas a la Comisión de Cambio Climático, se propone establecer modificaciones para promover el uso de energías alternativas y/o tecnologías limpias.

SEGUNDA. La Comisión Especial de la Industria Automotriz y del Acero, considera que toda ley emitida por el Congreso de la Unión no debe ser restrictiva de ningún sector económico que coadyuva en el desarrollo del país. Tal es el caso de uno de los sectores más dinámicos de la economía nacional, como es la industria automotriz, líder en la producción de manufactura además de representar casi el 4 por ciento, del PIB nacional.

SEGUNDA: La industria automotriz ha mantenido un compromiso con el uso y desarrollo de tecnologías más eficientes en la fabricación de automóviles, principalmente para obtener mayores rendimientos de kilómetros por litro y reducir el uso de combustible, así como, se ha mantenido un impulso en el mercado de vehículos (híbridos y eléctricos) y con ello contribuir con la mitigación del cambio climático.

TERCERA. Por lo anterior, la CEIAA se manifiesta a favor de la minuta, proponiendo a la dictaminadora la siguiente redacción:

Artículo 33. Los objetivos de las políticas públicas para la mitigación son:

I. A XI. ...

LEY VIGENTE	TEXTO MINUTA	PROPUESTA 1	PROPUESTA 2
<p>Artículo 33. Los objetivos de las políticas públicas para la mitigación son:</p> <p>II.</p> <p>– XI. ...</p>	<p>Artículo 33. Los objetivos de las políticas públicas para la mitigación son:</p> <p>II.</p> <p>– XI. ...</p>	<p>Artículo 33. Los objetivos de las políticas públicas para la mitigación son:</p> <p>II.</p> <p>– XI. ...</p>	<p>Artículo 33. Los objetivos de las políticas públicas para la mitigación son:</p> <p>II.</p> <p>– XI. ...</p>



<p>XII. 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;</p>	<p>XII. Promover el incremento del transporte público, masivo, <u>suficiente</u> y con altos estándares de eficiencia, <u>calidad y accesibilidad, para desincentivar el uso de automóviles particulares y fomentar la movilidad sustentable</u> privilegian do la sustitución de combustibles fósiles y el desarrollo de sistemas de transporte sustentable urbano y suburbano, público y privado;</p>	<p>XII. Promover el incremento del transporte público, masivo, <u>suficiente</u> y con altos estándares de eficiencia, <u>calidad y accesibilidad, promoviendo energías alternativas y para fomentar la movilidad sustentable,</u> privilegiando la sustitución de combustibles fósiles y el desarrollo de sistemas de transporte sustentable urbano y suburbano, público y privado;</p>	<p>XII. Promover <u>el uso del transporte público como eje de movilidad sustentable a través de la aplicación de políticas públicas que aseguren suficiencia, sustentabilidad ambiental, innovación tecnológica y uso eficiente de los recursos energéticos e incentivar la utilización de energías alternas a los combustibles fósiles por parte de vehículos particulares, así como la aplicación de normas de eficiencia energética y sustentabilidad ambiental.</u></p>
---	---	--	---

Dado en Palacio Legislativo de San Lázaro, a 02 de abril de 2014