

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO RESPECTO DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE, A CARGO DEL DIPUTADO ARTURO ÁLVAREZ ANGLI, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA.

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), ambos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 69, 157 y 158, todos del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a la consideración de esta Honorable Asamblea el presente dictamen, al tenor de los siguientes:

I. ANTECEDENTES:

1. En sesión de la Cámara de Diputados realizada el 8 de septiembre de 2016, el diputado Arturo Álvarez Angli, integrante del grupo parlamentario de Partido Verde Ecologista de la LXIII Legislatura, presentó la Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.
2. El Presidente de la Mesa Directiva dictó el siguiente trámite: "Túrnese a la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, para dictamen, y a la Comisión de Cambio Climático para opinión".
3. Mediante el oficio Núm. DGPL 63-II-5-1248 de fecha 9 de septiembre de 2016, le fue remitido a la Comisión de Cambio Climático la copia del expediente Núm. 3552.

II. OBJETIVO Y CONTENIDO DE LA INICIATIVA.

Inicia su exposición de motivos el diputado Álvarez Angli señalando que las estimaciones señalan que en México el 48 por ciento de la población vive en ciudades con más de 500 mil habitantes y que esta población está expuesta diariamente a los contaminantes del aire ocasionados por diversas fuentes, entre ellas, las fuentes vehiculares. Esta exposición de la población a los contaminantes tiene un fuerte impacto en la salud pública y en la economía, derivado del incremento de enfermedades respiratorias e incluso muertes prematuras, y del costo de atención médica de tales enfermedades y de la pérdida de productividad.

Menciona, así mismo, que las cifras de la Organización Mundial de la Salud (OMS), apuntan que durante el año 2012 la contaminación del aire fue la causa de muerte de aproximadamente siete millones de personas en todo el mundo, lo que coloca a este problema como un gran asunto de salud ambiental en el ámbito global.

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

De acuerdo con el diputado proponente, aunque en las tres últimas décadas se han hecho esfuerzos para mejorar la calidad del aire, en las 67 cuencas atmosféricas prioritarias del país viven 72.2 millones de personas expuestas a mala calidad del aire¹. Así mismo, cita la evaluación del Environmental Performance Index que señala que México ocupó el lugar 79 de los 132 países evaluados por la calidad del aire². Cerca de 80 por ciento de los contaminantes atmosféricos que se generan en el territorio provienen de los vehículos automotores, cuya flota en 2011 se estimó en 31.9 millones de unidades³.

Expone el proponente que en términos económicos la contaminación atmosférica representa el mayor porcentaje de los costos por degradación ambiental en el país, equivalente, de acuerdo con información de INEGI, a 3.6 por ciento del PIB en 2011. Así mismo, el Instituto Mexicano para la Competitividad AC, desarrolló una calculadora para identificar los daños en salud provocados por partículas de tamaño igual o mayor a 10 micras (PM10) y cuantifica los impactos económicos que se derivan de los mismos, que se resumen a continuación:

- Las consultas atribuibles a la contaminación son 818 mil 679, este es el número de consultas asociadas a la contaminación por PM10.
- El número de hospitalizaciones asociadas a la contaminación por PM10 son 14 mil 2.
- Los gastos en salud ascienden a 708 millones de pesos anuales.
- Las pérdidas de productividad ascienden a 3 mil 396 millones de pesos al año. A esta cifra se añaden las pérdidas de productividad por muertes prematuras.
- En México, la flota en circulación es alrededor de 23 millones de vehículos y cada año se añaden más de un millón de nuevos vehículos ligeros, y 40 mil vehículos pesados.
- Se estima que desde 2005 hasta la fecha han ingresado al territorio nacional cerca de 5.2 millones de vehículos usados, es decir, poco más de 700 mil vehículos anualmente limitando la introducción de tecnologías más limpias e impactando directamente en la calidad del aire en el país⁴.
- En los vehículos de uso intensivo se observó un mayor índice de rechazo en materia de verificación.

El diputado Álvarez abunda en datos que refrendan la situación crítica que se vive en las principales del país en cuanto a la mala calidad del aire y las consecuencias que trae consigo en la salud, el bienestar y en la economía de sus habitantes.

Menciona, por ejemplo, el informe *La calidad del aire en América Latina: una visión panorámica*, publicado en 2013 por el Clean Air Institute, en el que se determinó que de toda América Latina, México ocupa el segundo lugar con el mayor número de muertes provocadas por la contaminación atmosférica; que de toda la región latinoamericana, la ciudad de Monterrey presenta los más altos niveles de contaminación por partículas PM10; que, según los datos contenidos en ese estudio, la Ciudad de México y Guadalajara han presentado niveles de contaminación que se encuentran por encima de la media de ciudades con características similares, como Bogotá, Montevideo o Sao Paulo. De esta manera se constata que las poblaciones urbanas son las que más expuestas se encuentran a los efectos nocivos de la contaminación del aire, provocada por el uso intensivo de medios de transporte propulsados por combustión interna de combustibles fósiles.

A pesar de la importancia que tienen las emisiones vehiculares respecto de la calidad del aire, actualmente la información con la que se cuenta sobre los aspectos generales de la flota vehicular nacional y las características de sus emisiones resulta limitada e insuficiente, y la información disponible proviene de las localidades en las que se han implementado programas de verificación vehicular. A partir

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

de la marcha de estos programas, se han generado datos a partir de los que se han podido producir estadísticas relacionadas con el desempeño de los instrumentos de política pública en la materia, como es el caso de los programas de gestión para mejorar la calidad del aire, conocidos como ProAire, con los que se busca revertir el deterioro de la calidad del aire en las principales ciudades del país mediante medidas para reducir y controlar las emisiones de contaminantes.

Continúa el proponente mencionando que, según datos de la Semarnat, existen programas de gestión para mejorar la calidad del aire en Michoacán, Tlaxcala, Zona Metropolitana de Oaxaca, Zona Metropolitana de Querétaro-San Juan del Río, Zona Metropolitana de San Luis Potosí-Soledad de Graciano Sánchez, Zona Metropolitana de León, Salamanca, Celaya e Irapuato, Zona Metropolitana del Valle de Toluca, Zona Metropolitana de Tijuana, Puebla, Zona Metropolitana del Valle de México, Mexicali y Jalisco, mientras que otras tantas regiones del país están en proceso de elaboración de sus correspondientes programas.

A partir de conceptos del programa para mejorar la calidad del aire de la Zona Metropolitana del Valle de México 2011-2020, el diputado Álvarez afirma que es de suma importancia contar con información estadística para el diseño de estrategias de control de las emisiones y de renovación del parque vehicular, incorporando información técnica en el planteamiento y desarrollo de un eje rector mediante el que se promueva el adecuado manejo regional de las emisiones generadas por fuentes móviles y que permita el fortalecimiento de la gestión de la calidad del aire, proveyendo a su mejora sostenible.

Así, continúa el legislador, en el caso de la contaminación del aire, la existencia de información estadística respecto de las emisiones a la atmósfera en general ha permitido que las autoridades locales actúen en el ámbito de sus competencias, instrumentando medidas y programas para mejorar la calidad del aire; sin embargo, actualmente existen deficiencias respecto de los datos e información estadística que se genera en relación con las emisiones de contaminantes a la atmósfera, específicamente sobre aquellas generadas por fuentes móviles; debido a deficiencias en los registros vehiculares, a lo que se suma el hecho de que varias entidades en México no cuentan con programas de verificación vehicular y que, por consiguiente, las estimaciones de las emisiones representan un vacío en términos de información relevante para la definición de políticas públicas en los diferentes órdenes de gobierno; para llenar este vacío, concluye, es necesario caracterizar y sistematizar adecuadamente las contribuciones de las fuentes de emisiones móviles, identificando sus características y generando bases de datos que se actualicen constantemente.

Pasa a continuación a reseñar los recientes acontecimientos derivados del incremento en los niveles de contaminantes medidos por el Índice Metropolitano de la Calidad del Aire, lo que llevó a reorientar el rumbo de las políticas públicas para la prevención y control de la contaminación atmosférica.

- El 4 de abril de 2016 se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el Acuerdo por el que se dan a conocer las Medidas Temporales para Prevenir, Controlar y Minimizar las Contingencias Ambientales o Emergencias Ecológicas, Provenientes de Fuentes Móviles.
- El 7 de junio de 2016 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Norma Oficial Mexicana de Emergencia NOM-EM-167-SEMARNAT-2016, que establece los niveles de emisión de contaminantes para los vehículos automotores que circulan en la Ciudad de México, Hidalgo, estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala; los métodos de prueba para la certificación de dichos niveles y las especificaciones de los equipos que se utilizarán para dicha certificación, así como las especificaciones para los equipos tecnológicos que se utilizarán para la medición de emisiones por

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

vía remota y para la realización de dicha medición”; esta norma emergente deberá ser observada por todos los establecimientos en los que se lleva a cabo la verificación de emisiones de fuentes móviles, en cada una de las entidades federativas que integran la Megalópolis.

La situación de emergencia acontecida en la Ciudad de México, hace evidente la importancia que tiene contar con datos estadísticos adecuados para la planeación y eficiente implementación de políticas y programas para el control de las emisiones a la atmósfera, con lo que se reducirían las posibilidades de llegar a la implementación de medidas como la impuesta en la Ciudad de México. En este punto, el legislador es enfático al señalar que, de acuerdo a investigaciones de instituciones académicas como la Universidad Nacional Autónoma de México y de organizaciones civiles, dichas medidas no cuentan con la eficacia necesaria para cumplir el objetivo principal de reducir la emisión de contaminantes a la atmósfera, por lo que resulta indispensable contar con información estadística consistente, que provenga de una fuente confiable, vinculada con los vehículos que generan las emisiones.

Si esta información proviene de los centros de verificación, será posible hacer estimaciones de las emisiones que genera el parque vehicular en circulación y a partir de ello formular programas e implementar medidas que permitan controlar la contaminación proveniente de esas fuentes, partiendo de datos específicos y relevantes.

Para lograr este objetivo, afirma el diputado Álvarez, en su iniciativa de reformas a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) que aquí se analiza, se plantea el establecimiento de un esquema general de verificación vehicular obligatorio que sea aplicado en todas las entidades federativas.

El establecimiento generalizado en todo el país de esquemas de verificación vehicular obligatoria atiende en principio a los compromisos adquiridos por México a nivel internacional, entre los que destacan aquéllos que se desprenden de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

Recientemente la Conferencia de las Partes número 21, llevada a cabo en París, Francia, tuvo como principal resultado la suscripción del Acuerdo de París, instrumento jurídicamente vinculante en el que se establecen metas de largo plazo con compromisos claros, que equilibran las acciones de mitigación y adaptación, incorporando elementos de financiamiento, desarrollo y transferencia de tecnología, desarrollo de capacidades y transparencia, entre otros.

El Acuerdo de París pretende que los esfuerzos que las partes lleven a cabo en lo subsecuente en las materias del Convenio Marco no resulten menos ambiciosos que los que ya han realizado, incluyendo además las acciones que se lleven a cabo desde la sociedad civil, el sector privado, las instituciones financieras, las ciudades y otras autoridades de los diferentes órdenes de gobierno.

Este compromiso asumido por México en el marco del Acuerdo de París implica la obligación que tenemos no sólo de seguir implementando aquellas acciones que ya se han estado llevando a cabo, sino que además requiere que esos esfuerzos vayan en aumento y a ellos se sumen otros más con los que conjuntamente se atienda la obligación del Estado mexicano de cooperar de la forma más amplia posible con el concierto de naciones en una respuesta internacional para la reducción de las emisiones mundiales.

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

De esta manera, mediante el establecimiento de un **esquema general de verificación vehicular obligatoria** en todo el país, a través de la reforma que se propone a la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), el Estado mexicano refuerza su compromiso de robustecer los mecanismos de control de emisiones a la atmósfera, involucrando a su vez la participación social en estos esfuerzos.

Y al respecto cita el proponente el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 en el que se reconocen las graves consecuencias del cambio climático y agrega que el establecimiento de un **esquema general de verificación vehicular obligatoria** concuerda con lo establecido en este documento de planeación nacional, en el cual, entre sus estrategias, se establece la necesidad de “Fortalecer la política nacional de cambio climático y cuidado al medio ambiente para transitar hacia una economía competitiva, sustentable, resiliente y de bajo carbono”. Este mismo documento rector establece entre otras, las líneas de acción correspondientes a “Ampliar la cobertura de infraestructura y programas ambientales que protejan la salud pública y garanticen la conservación de los ecosistemas y recursos naturales” y “Contribuir a mejorar la calidad del aire, y reducir emisiones de compuestos de efecto invernadero mediante combustibles más eficientes, programas de movilidad sustentable y la eliminación de los apoyos ineficientes a los usuarios de los combustibles fósiles”.

Por otra parte, en el Programa Sectorial de Medio Ambiente y Recursos Naturales se establece como una de sus líneas de acción la de “Desarrollar, promover y operar instrumentos de política, de fomento y normativos para la prevención y mitigación de emisiones a la atmósfera” y las estrategias específicas derivadas de la anterior, se cita una de las estrategias específicas de este programa sectorial es la de “Fortalecer la normatividad y gestión nacional de la calidad del aire...”, así como las líneas de acción para su cumplimiento: “Elaborar, revisar y actualizar instrumentos normativos y de fomento en materia de emisiones a la atmósfera de motores y vehículos nuevos”, “Generar los mecanismos e instrumentos normativos y de fomento para contar con información fidedigna sobre la calidad del aire” y de manera especial la línea de acción que se refiere a “Promover la implementación de la verificación vehicular obligatoria en todo el país y financiamiento para programas de monitoreo y verificación vehicular”.

En concordancia con los instrumentos referidos, se encuentra la Estrategia Nacional de Cambio Climático, en la que se incorpora un eje estratégico que también se vincula específicamente con la presente iniciativa de reformas; éste se denomina “Reducir la intensidad energética mediante esquemas de eficiencia y consumo responsable”.

Para este eje específico se establece como una de las líneas de acción la de “Crear un sistema nacional de verificación vehicular obligatoria, incluyendo mecanismos de control aplicables, así como revisar y, en su caso, ajustar las normas de emisiones de la flota vehicular con la participación de los tres órdenes de gobierno para asegurar altos índices de eficiencia en todas las adiciones al parque vehicular nacional”.

Mediante las reformas, afirma el diputado Álvarez, se busca proporcionar el **soporte legal necesario para establecer y poner en marcha este sistema nacional, sentando las bases para que a nivel reglamentario se establezcan las disposiciones a las que habrán de ajustarse los gobiernos de las entidades federativas para ponerlo en práctica en el ámbito de sus correspondientes competencias**. De manera complementaria, enfatiza el diputado proponente, con las reformas que se proponen se promoverá la implementación de mecanismos de control.

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

A continuación se describen las principales características de la reforma que aquí se analiza:

- Cada una de las entidades federativas deberá incorporar en su régimen local las disposiciones necesarias para el establecimiento de los sistemas de verificación que se prevé en el régimen general, para lo cual podrán contar con el apoyo técnico de la SEMARNAT.
- Se establece que los centros de verificación podrán ser operados por las propias autoridades locales, o bien, por terceros que cuenten con la correspondiente concesión o autorización de las autoridades locales; esta disposición tiene por objeto reconocer la facultad que tienen éstas de concesionar o autorizar la prestación de este servicio, lo que permitirá trasladar a terceros el impacto presupuestal que su establecimiento pueda ocasionar.
- Además del establecimiento de **un esquema general de verificación vehicular obligatoria**, mediante esta iniciativa se faculta a la federación para expedir las constancias de verificación, que habrán de entregarse en los centros de verificación de todo el país a quienes acrediten que sus vehículos cumplen las disposiciones que la propia federación establece en la materia por conducto de las normas oficiales mexicanas.
- Para el desarrollo de esta facultad, las constancias de verificación que se produzcan deberán ser entregadas a los gobiernos de los estados y de la Ciudad de México, quienes a su vez las entregarán a los correspondientes centros de verificación de sus circunscripciones territoriales, quienes tendrán la potestad de determinar el momento y forma en que habrán de realizar dicha entrega, como actualmente se hace en las entidades que ya cuentan con programas de verificación vehicular obligatoria. Al uniformar y concentrar la elaboración y distribución de estas constancias de verificación se estará contribuyendo a la trazabilidad de las mismas, desde la generación, hasta su entrega a los propietarios del vehículo sometido a verificación.
- La incorporación de esta disposición proveerá la generación de ingresos para las entidades federativas, en tanto podrán enajenar estas constancias o “engomados” a los centros de verificación que hayan concesionado o autorizado, previo pago de los correspondientes derechos, lo que permitirá generar un retorno de la inversión respecto de la cantidad que hayan cubierto a la federación por dichas constancias. El establecimiento de sistemas obligatorios de verificación vehicular y de la concentración en la federación de la elaboración de las constancias proveerá contar con un auténtico “sistema nacional de verificación vehicular obligatoria”, en los términos en que se encuentra en la Estrategia Nacional de Cambio Climático.
- Este esquema general de verificación obligatoria requerirá del ajuste y creación de disposiciones homogéneas que provean las bases suficientes para su adecuado funcionamiento y operación. También se incorpora la facultad que tendrá la federación de establecer disposiciones que proveerán un marco común para la regulación y operación de los centros de verificación de fuentes móviles de competencia local en todo el país, lo que realizará por conducto de la SEMARNAT.
- Mediante esta iniciativa se faculta a la SEMARNAT para que tenga a su cargo la evaluación del cumplimiento de las disposiciones para la regulación y operación de los centros de verificación, centrándose en el acopio de la información que se recopile.
- De igual forma, la presente iniciativa prevé que en las disposiciones comunes para la regulación y operación de los centros de verificación también se incorporen criterios relacionados con la información estadística que en ellos se genere, así como los mecanismos para que éstos entreguen dicha información a la federación, dada la relevancia que ésta representa para la confección de políticas públicas que contribuyan a prevenir y mitigar los efectos adversos de la contaminación atmosférica en la salud humana, como ha quedado establecido.
- Uno de los aspectos fundamentales de la iniciativa consiste en la generación de las bases necesarias para el desarrollo, acopio y entrega de información estadística, cuya interpretación

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

y análisis proveerá de herramientas para el **desarrollo, creación y ajuste de las políticas públicas y programas enfocados al control de la contaminación del aire.**

- En el texto de la iniciativa también se prevé que la información generada en los centros de verificación en lo referente al parque vehicular y a sus emisiones, se incorpore al existente Sistema Nacional de Información Ambiental y de Recursos Naturales, a cargo de la SEMARNAT, así como al Sistema de Cuentas Nacionales, lo que permitirá vincular esta información con la existente, enriqueciendo la estadística en la materia.

El diputado Álvarez resume su propuesta señalando que su iniciativa se desarrolla en torno a tres pilares:

1. El establecimiento de sistemas de verificación vehicular obligatoria en las entidades federativas;
2. El diseño, elaboración y distribución de las constancias que se entregarán en los centros de verificación
3. El acopio y entrega de la información estadística que en ellos se produzca.

De acuerdo con el proponente, la reforma brindará el soporte legal necesario para la transición a un esquema en que los estados de la República y la Ciudad de México continúen teniendo a su cargo la regulación de sus correspondientes sistemas obligatorios de verificación vehicular, en los que se evaluará la conformidad respecto del cumplimiento de las normas oficiales mexicanas, como la recién publicada NOM-EM-167-SEMARNAT-2016, en el marco de las disposiciones comunes que para tal efecto establezca la federación.

El diputado Álvarez destaca que actualmente las entidades federativas tienen a su cargo la regulación de las emisiones a la atmósfera provenientes de fuentes móviles, situación que seguirá atendándose de esa forma; sin embargo, no debe perderse de vista que en la LGEEPA, como ley marco de la materia ambiental en México, en la que se distribuyen competencias a los tres órdenes de gobierno, se establece como una de las facultades de la federación la de regular la contaminación de la atmósfera proveniente de todo tipo de fuentes emisoras.

De esta forma se fundamenta que sea la federación la que establezca la obligación de que en todas las entidades federativas se cuente con programas obligatorios de verificación vehicular, al tiempo que instituya un régimen general para su desarrollo, mediante el establecimiento de disposiciones comunes, sin que con ello se menoscabe o se cause un detrimento a la competencia de los estados y la Ciudad de México en la materia.

El régimen coordinado que se propone, fortalecerá a nivel nacional la gestión en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, proveyendo a la transparencia y eficiencia de las verificaciones de emisiones provenientes de fuentes móviles y contribuyendo al establecimiento y orientación de políticas en la materia a partir del acopio y uso de información estandarizada con la que se promueva la generación de estadísticas, proyecciones y toma de decisiones.

Al contar con disposiciones comunes que provean las bases para la instauración de un sistema armonizado de programas de verificación vehicular en todas las entidades federativas se estará consolidando el esfuerzo de la federación y las entidades que conforman la Megalópolis en el establecimiento de un programa de verificación general para aquellas, que será coherente con aquellos en los demás estados de la República.

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

Igualmente, con este esquema general se promoverá una adecuada correlación entre los programas de verificación a nivel nacional, así como su diferenciación; para ello cada entidad federativa identificará si las características y condiciones geográficas, de industria y de volumen del parque vehicular de su territorio y centros de población ameritan la eventual o definitiva imposición de restricciones a la circulación vehicular.

Como consecuencia de lo señalado, entre los beneficios que conlleva esta diferenciación, tenemos que los vehículos verificados en una entidad o centro de población en que no se prevea la imposición de restricciones a la circulación, podrán circular libremente en aquellas entidades en las que sí se hayan establecido estas restricciones, como es el caso de la Ciudad de México y próximamente los demás estados de la Megalópolis. Para poder acceder a esta prerrogativa, los propietarios o poseedores de los vehículos deberán contar con la constancia de verificación que corresponda.

Otro beneficio que se asociará al establecimiento de un sistema armonizado de programas de verificación vehicular es el impulso del desarrollo nacional a través de la generación de fuentes de empleo, las cuales se concentrarán en los centros de verificación que se establezcan para su implementación.

Ahora bien, para el desarrollo de las facultades que se están asignando a la federación por conducto de la SEMARNAT, en esta iniciativa de reformas se establece que esa secretaría encomendará el ejercicio de tales facultades a un organismo de tercera parte, que deberá contar con su previa autorización, lo que permitirá reducir el impacto presupuestal que implica el establecimiento de un sistema nacional de verificación vehicular obligatoria.

El organismo autorizado tendrá a su cargo la función de evaluar si en los centros de verificación vehicular, se cumple y atiende lo establecido en las disposiciones comunes de operación que al efecto emita la SEMARNAT; asimismo llevará a cabo el acopio y concentración de la información estadística que en ellos se genere, así como la expedición de las constancias de verificación que éstos entreguen, por lo que también estará obligado a elaborar y entregar dichas constancias a cada uno de los estados y a la Ciudad de México, para que éstos a su vez las entreguen a los responsables de los centros de verificación, quienes las otorgarán a sus destinatarios finales, según corresponda, lo que deberá formar parte de la información que se integre en los centros de verificación, como parte de la trazabilidad de las constancias, a las que hemos hecho referencia.

Con la autorización del organismo de referencia se promoverá la generación, integración y control de datos que resulten adecuados y suficientes respecto del parque vehicular y sus emisiones en las diferentes unidades de verificación en el país, lo que permitirá su integración estadística para la identificación de tendencias y el desarrollo de políticas públicas, como se ha establecido.

La información derivada de la operación de este sistema permitirá determinar, por una parte, si las autoridades ambientales de los diferentes órdenes de gobierno están ejecutando con eficacia y eficiencia las acciones para dar cumplimiento a la normativa ambiental para la prevención y control de la contaminación atmosférica y la mitigación de emisiones provenientes de fuentes móviles y, por otra parte, también será posible determinar si se están cumpliendo los compromisos internacionales asumidos por México.

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

Un aspecto a considerar es el del incumplimiento de las obligaciones que se establezcan si llegaran a aprobarse y a aplicarse las reformas propuestas y en las disposiciones comunes para la regulación y operación de los centros de verificación. En este caso, constituirá una infracción que se sancionará en los términos que ahí mismo se establecen.

Con respecto al incumplimiento de las disposiciones, se precisa que el organismo que autorizará la SEMARNAT para llevar a cabo las facultades que se le asignan, en virtud de esta iniciativa de reforma, no tendrá carácter de autoridad y que, por lo tanto, carecerá de facultades para la determinación de infracciones y la imposición de las correspondientes sanciones; su función en cambio consistirá en generar reportes de las evaluaciones que haga, en los que determinará el cumplimiento o no de las obligaciones de los centros de verificación evaluados, establecidas en la ley, los reglamentos y las disposiciones de operación que al efecto expida la federación.

Los reportes a cargo del organismo autorizado deberán ser periódicamente entregados por éste a la Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire y Registro de Emisiones y Transferencia de Contaminantes de la SEMARNAT, que será la unidad administrativa de dicha secretaría en la que recaerán las facultades que se conceden por virtud de la presente iniciativa.

Así mismo, la dirección general mencionada deberá hacer del conocimiento de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente aquellos casos en que de los reportes generados por el organismo se detecten incumplimientos para que, por conducto de sus delegaciones en las entidades federativas, substancie los procedimientos administrativos de inspección que resulten necesarios y determine las sanciones que correspondan.

La exposición de motivos agrega que la iniciativa reduce del impacto presupuestal que implica el establecimiento de un esquema de verificación vehicular obligatoria a nivel nacional, en esta iniciativa se propone la autorización del referido organismo de tercera parte, con el objeto de concentrar el ejercicio de las facultades que se están asignando a la federación en una única entidad, promoviendo el manejo estandarizado de los procesos que se consideran, proveyendo al desarrollo del sistema nacional en condiciones de transparencia, en virtud de que el organismo autorizado deberá cumplir a cabalidad los requisitos que establezca la SEMARNAT, que tiene la facultad de vigilar su desempeño.

Este aspecto resulta de especial relevancia, en virtud de que con la vigilancia al organismo se promueve sin lugar a dudas, su manejo transparente y se evita el desarrollo de prácticas que puedan resultar en perjuicio de cualquier autoridad o persona física o moral que participe directa o indirectamente en el sistema nacional de verificación vehicular obligatoria.

Sobre el impacto presupuestario, se señala en la iniciativa las siguientes necesidades:

- Un puesto de servidor público con categoría de Enlace Técnico con clave PQ2, así como una plataforma denominada Sistema Obligatorio de Verificación de Emisiones. Funciones: vincular las actividades del organismo que autorice la SEMARNAT, con la propia secretaría; ese elemento operativo tendrá una percepción anual de \$118,780.40.
- Plataforma denominada Sistema Obligatorio de Verificación de Emisiones. Costo aproximado de \$13,000,000.00, más los mantenimientos subsecuentes.

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

Se agrega que respecto de este impacto presupuestal estimado para la federación, se prevé un importante retorno de la inversión aplicada para el establecimiento del sistema nacional, ya que la elaboración y distribución de constancias de verificación generará ingresos provenientes de las autoridades de las entidades federativas, a la vez que éstas obtendrán ingresos por entregar dichas constancias a los encargados de los centros de verificación.

En caso de que se detecte el incumplimiento de las funciones asignadas al organismo o el indebido ejercicio de las mismas, se impondrán las sanciones administrativas que resulten aplicables, entre las que se podrá considerar la suspensión o revocación de su autorización, cuyos supuestos deberán incorporarse en las disposiciones reglamentarias y administrativas que expida el Ejecutivo federal para proveer a la exacta observancia de las reformas de esta iniciativa, sin que ello impida la procedencia de las sanciones administrativas o penales que correspondan.

Entre sus últimas reflexiones, el diputado Álvarez menciona que para la adecuada aplicación de las reformas que se proponen en esta iniciativa, la SEMARNAT deberá establecer las correspondientes bases mediante reformas al Reglamento de la LGEEPA en materia de prevención y control de la contaminación de la atmósfera.

A partir de los elementos presentados en su exposición de motivos, el diputado Arturo Álvarez Angli plantea su iniciativa en los siguientes términos:

Decreto

Artículo Único . Se **reforman y adicionan** la fracción XII del artículo 5o.; la fracción III del artículo 7o.; la fracción III del artículo 8o., las fracciones II, V y XII del artículo 111; la fracción V del artículo 112 y la fracción I del artículo 171; se **adicionan** a la fracción I del artículo 111 con una fracción Bis; y los artículos 111 Ter, Quáter y Quintus, todos de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, para quedar como sigue:

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente

Título Primero

Disposiciones Generales

Capítulo II

Distribución de Competencias y Coordinación

Artículo 5o. ...

I. a XI. ...

XII. La regulación de la contaminación de la atmósfera, proveniente de todo tipo de fuentes emisoras, así como la prevención y el control en zonas o en caso de fuentes fijas y móviles de jurisdicción federal, así como el establecimiento de disposiciones comunes para la regulación y operación de los centros de verificación de fuentes móviles de competencia de los gobiernos de las entidades federativas;

Artículo 7o. ...

I. a II. ...

III. La prevención y control de la contaminación atmosférica generada por fuentes fijas que funcionen como establecimientos industriales, así como por fuentes móviles, que conforme a lo establecido en esta ley no sean de competencia federal, mediante el establecimiento de programas obligatorios de verificación;

Artículo 80. ...

I. a II. ...

III. La aplicación de las disposiciones jurídicas en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica generada por fuentes fijas que funcionen como establecimientos mercantiles o de servicios, así como de aquellas disposiciones comunes en materia de emisiones de contaminantes a la atmósfera provenientes de fuentes móviles que no sean consideradas de jurisdicción federal, con la participación que de acuerdo con la legislación local corresponda al gobierno de la entidad federativa;

Título Cuarto

Protección al Ambiente

Capítulo II

Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera

Artículo 111. ...

I. ...

I. Bis. Establecer disposiciones comunes para la operación y regulación de los centros de verificación de emisiones de fuentes móviles competencia de las autoridades locales, la evaluación de su cumplimiento, así como para el acopio y disposición de la información estadística que en ellos se genere;

II. Integrar y mantener actualizado el inventario de las fuentes emisoras de contaminantes a la atmósfera de jurisdicción federal, y coordinar a los gobiernos locales para la integración del inventario nacional y los regionales correspondientes;

V. Promover entre los gobiernos locales la formulación y aplicación de programas de gestión de calidad del aire, que tengan por objeto el cumplimiento de la normatividad aplicable, brindando el apoyo técnico que éstos requieran;

XII. Aprobar los programas de gestión de calidad del aire elaborados por los gobiernos locales para el cumplimiento de las normas oficiales mexicanas respectivas, así como generar y entregar a éstos las constancias que corresponda por la verificación de dicho cumplimiento;

Artículo 111 Bis. ...

111 Ter. *En materia de fuentes móviles de competencia estatal, los responsables de los centros de verificación de emisiones deberán sujetarlos a la evaluación del cumplimiento de las disposiciones comunes de operación que al efecto establezca la secretaría, atendiendo lo establecido en el reglamento del presente ordenamiento en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, en el que también se regulará la generación y entrega de la información estadística de las emisiones de los vehículos que verifiquen.*

111 Quáter. *La información que se genere en los centros de verificación de fuentes móviles respecto del parque vehicular y sus emisiones deberá ser incorporada al Sistema Nacional de Información Ambiental y de Recursos Naturales, a cargo de la secretaría y al Sistema de*

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

Cuentas Nacionales, a cargo del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, según corresponda; dicha información podrá ser sistematizada para atender necesidades específicas en la materia, así como para proveer a la mejor implementación de los programas de verificación.

111 Quintus. *Para el ejercicio de sus funciones de evaluación del cumplimiento de las disposiciones comunes de operación de los centros de verificación de emisiones de fuentes móviles competencia de las autoridades locales, de producción, acopio y sistematización de la información estadística que en ellos se genere y de emisión de constancias de verificación de las normas oficiales mexicanas en la materia, la secretaría autorizará a un organismo de tercera parte que se aboque a su cumplimiento.*

La autorización del referido organismo de coadyuvancia se llevará a cabo previa convocatoria, de conformidad con los plazos, procedimientos y requisitos que para tal efecto se establezcan en el reglamento en la materia de esta ley, en el que también se establecerán los supuestos en que dicha autorización podrá ser revocada o suspendida.

Artículo 112. ...

I. a IV. ...

V. *Establecerán y operarán sistemas obligatorios de verificación de emisiones de automotores en circulación por sí o por conducto de terceros con concesión, en los términos de las disposiciones comunes de operación de los centros de verificación de fuentes móviles que al efecto establezca la Federación;*

Artículo 171. ...

I. *Multa por el equivalente de treinta a cincuenta mil veces la Unidad de Medida y Actualización vigente al momento de imponer la sanción;*

Artículos Transitorios

Primero. *Los gobiernos de las entidades federativas que no cuenten con programas y sistemas obligatorios de verificación de fuentes móviles tendrán un plazo de cinco años, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto de reformas, para formularlos y comenzar su operación, en los términos que se determinen en las disposiciones comunes que al efecto se establezcan.*

Segundo. *El titular del Poder Ejecutivo federal dispondrá de ciento veinte días, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para hacer las correspondientes adecuaciones reglamentarias y administrativas derivadas de la presente reforma, en las que además deberá establecer las bases para la autorización y operación del organismo de tercera parte a que se refiere el artículo 111 Quintus de esta ley, así como los supuestos en que dicha autorización podrá ser suspendida o revocada.*

Una vez planteados los antecedentes, contenido y objeto de la iniciativa que aquí se dictamina, los integrantes de esta Comisión de Cambio Climático fundan el presente dictamen en las siguientes:

III. CONSIDERACIONES.

PRIMERA. Como se expuso en el apartado *II. Objetivo y Contenido de la Iniciativa*, el diputado Álvarez resume su propuesta señalando que su iniciativa se desarrolla en torno a tres pilares:

1. El establecimiento de sistemas de verificación vehicular obligatoria en las entidades federativas;
2. El diseño, elaboración y distribución de las constancias que se entregarán en los centros de verificación
3. El acopio y entrega de la información estadística que en ellos se produzca.

Sin embargo, en su exposición de motivos el diputado iniciante hace énfasis en el último punto, el referido al acopio y entrega de la información estadística generada en los centros de verificación.

SEGUNDA. Es contradictorio señalar que la autoridad federal deberá establecer disposiciones sobre fuentes móviles de competencia estatal ya que como se señala en la fracción III de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), la facultad de prevención y control de la contaminación emitida por las mismas es precisamente facultad de los estados.

Por otro lado, el Reglamento de la LGEEPA en Materia de Contaminación Atmosférica, en el inciso f) de la fracción II del artículo 11, señala que las únicas fuentes móviles de competencia federal (aparte del transporte público federal) son los vehículos automotores, hasta en tanto no salgan de la planta de producción; por lo cual esta propuesta resulta inaplicable.

Así mismo, no es claro el propósito perseguido, pues afirma el diputado Álvarez que "...la reforma brindará el soporte legal necesario para la transición a un esquema en que los estados de la República y la Ciudad de México **continúen** teniendo a su cargo la regulación de sus correspondientes sistemas obligatorios de verificación vehicular".

TERCERA. Carece de sentido la adición propuesta a la fracción III del artículo 7 pues ya está establecido en la fracción V del artículo 112 de la LGEEPA que en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, los gobiernos de los estados, del Distrito Federal y de los municipios, de conformidad con la distribución de atribuciones establecida en los artículos 7o., 8o. y 9o. de la misma ley, así como con la legislación local en la materia, en el sentido de que establecerán y operarán sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación.

CUARTA. En relación con las fracciones adicionadas al artículo 111, se considera que estas disposiciones generarían un impacto presupuestario importante, aceptado por el proponente, pues para lograr los objetivos en ella señala será necesario echar andar toda una maquinaria burocrática suficiente para recopilar, integrar y actualizar la información estadística generada así como para el acopio y disposición de la misma. Este aspecto debe ser

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO

Adicionalmente, nuevamente se presenta la contradicción al pretender regular las fuentes móviles que no son de competencia federal.

Por otro lado, ya se cuenta con un Sistema Nacional de Información de Calidad del Aire establecido en el artículo 112 de la LGEEPA y 41 de su reglamento en materia de prevención y control de contaminación de la atmósfera el cual señala en sus fracciones I y II, que este se integrará con los datos que resulten de:

I.- El monitoreo atmosférico que lleven a cabo las autoridades competentes en el Distrito Federal, así como en los Estados y Municipios; y

II.- Los inventarios de las fuentes de contaminación de jurisdicción, federal y local, así como de sus emisiones.

Por lo que toca a la modificación propuesta en la fracción V del artículo 112, se considera innecesario hacer la precisión de que la verificación de emisiones de automotores de circulación se haga por sí o por conducto de terceros ya que nuevamente con esto se estaría invadiendo la esfera de competencia distinta a la federal.

Por los razonamientos vertidos en las consideraciones anteriormente expuestas, los diputados integrantes de esta Comisión de Cambio Climático emiten la siguiente:

ACUERDO

Primero. La iniciativa aquí analizada propone reformas que se consideran innecesarias para el objetivo perseguido y contradictorias con la legislación vigente, por lo que se considera que no es viable su aprobación por parte de la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Segundo. Comuníquese a la dictaminadora Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, 3 de noviembre de 2016.

SE ADJUNTAN A LA PRESENTE OPINIÓN LAS FIRMAS APROBATORIAS DE LA MAYORÍA DE LOS DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO.