



LX
LEGISLATURA



Santiago de Querétaro, Qro., a 09 de junio de 2022.-

1

Asunto: Se presenta Iniciativa

DIPUTADO RICARDO ASTUDILLO SUÁREZ, Presidente de la Comisión de Medio Ambiente y Cambio Climático de la Sexagésima Legislatura en el Estado de Querétaro, en uso de la facultad que me confiere el artículo 18, fracción II de la Constitución Política del Estado de Querétaro y de conformidad con el artículo 42 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Querétaro someto a consideración de esta Honorable Representación Popular: **“INICIATIVA DE LEY POR LA CUAL SE REFORMA EL ARTÍCULO 22 FRACCIÓN XXVIII DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL TRANSPORTE DEL ESTADO DE QUERÉTARO”**, al tenor de los siguientes:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Que el 20 de diciembre de 2013 fue publicado el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en Materia de Energía, mencionándose en su Transitorio Décimo Séptimo que dentro de los trescientos sesenta y cinco días naturales siguientes a la entrada en vigor de dicho Decreto, el Congreso de la Unión realizará las adecuaciones al marco jurídico, para establecer las bases en las que el Estado procurará la protección y cuidado del medio ambiente, en todos los procesos relacionados con la materia del citado Decreto en los que intervengan



LX
LEGISLATURA

empresas productivas del Estado, los particulares o ambos, mediante la incorporación de criterios y mejores prácticas en los temas de eficiencia en el uso de energía, disminución en la generación de gases y compuestos de efecto invernadero, eficiencia en el uso de recursos naturales, baja generación de residuos y emisiones, así como la menor huella de carbono en todos sus procesos.

2

2. Que en este sentido, el 24 de diciembre de 2015 se dio cumplimiento al Transitorio en comento y por tanto fue publicada la Ley de Transición Energética en cuyo Artículo 3 define a las energías renovables como aquellas cuya fuente reside en fenómenos de la naturaleza, procesos o materiales susceptibles de ser transformados en energía aprovechable por el ser humano, que se regeneran naturalmente, por lo que se encuentran disponibles de forma continua o periódica, y que al ser generadas, no liberan emisiones contaminantes.

3. Que el artículo 111 fracción IX de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente contempla que para controlar, reducir o evitar la contaminación de la atmósfera, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales expedirá, 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.



LX
LEGISLATURA

4. Que bajo este contexto, el 21 de junio de 2013 se publicó la Norma Oficial Mexicana 163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013 denominada **“Emisiones de bióxido de carbono (CO2) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3857 kilogramos”**, instrumento que está enfocado a incrementar la competitividad y eficiencia en el mercado de transporte, siendo el objetivo de la norma reducir el consumo de combustibles a nivel nacional a través del incremento en el rendimiento de combustible de los vehículos nuevos. El usuario final se beneficia por la reducción en el consumo de combustibles, y aunque el objetivo es ambiental, se obtienen beneficios colaterales sobre la salud humana.
5. Que en materia de Derecho Internacional, México firmó el 22 de abril de 2016 el Acuerdo de París, siendo ratificado por el Senado de la República el 21 de septiembre del mismo año, cuyo objetivo central es reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático manteniendo el aumento de la temperatura mundial en este siglo muy por debajo de los 2 grados centígrados por encima de los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar aún más el aumento de la temperatura a 1,5 grados centígrados. Este documento exige a todas las Partes que hagan todo lo que esté en su mano por medio de

contribuciones determinadas a nivel nacional y que redoblen sus esfuerzos en los próximos años¹.

6. Que, en relación con el punto que antecede, nuestro país fue participante de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático 2021 (COP26) celebrada en Glasgow, Escocia donde los países copartícipes subrayaron la urgencia de actuar en esta década crítica, en la que las emisiones de dióxido de carbono deben reducirse un cuarenta y cinco por ciento con el fin de alcanzar las emisiones netas cero para mediados de siglo. Bajo estos argumentos en esta misma Conferencia, se suscribió una declaración de carácter no vinculante en la que se signó el compromiso de que, en el año 2040, nuestro país venderá únicamente automóviles cero emisiones lo que acelerará la descarbonización del transporte por carretera, actual responsable de alrededor del diezS por ciento de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero ².

7. Que, por otro lado, México participó activamente en la definición de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible misma que es una hoja de ruta para erradicar la pobreza, **proteger al planeta** y asegurar la prosperidad para todos sin comprometer los recursos para las futuras generaciones. El mismo consiste en diecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible, con metas específicas, que constituyen una agenda integral y multisectorial.

¹ "Acuerdo de París", disponible en:

https://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/spanish_paris_agreement.pdf

² <https://www.un.org/es/climatechange/cop26>

8. Que en relación con la Agenda 2030, el Objetivo de Desarrollo Sostenible 13 denominado “Acción por el Clima” contempla que se deben incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.
9. Que la demanda de actividades de transporte está creciendo rápidamente y se podría duplicar entre 2005 y 2050. Teniendo en cuenta que la movilidad de personas y mercancías es primordialmente motorizada, la flota vehicular se podría multiplicar por tres en las siguientes décadas, principalmente en países en desarrollo, pues la motorización se relaciona con el aumento del ingreso y estos países han aumentado su riqueza en las últimas décadas. Además, el avance en las tecnologías de información y comunicación y el acceso al crédito, así como el desarrollo de infraestructura para vehículos privados han resultado en mayor acceso a vehículos automotores.
10. Que aun cuando se han observado mejoras tecnológicas, como aumentos en la eficiencia y el uso de fuentes alternativas de combustibles, su crecimiento no ha sido tan acelerado como para modificar la tendencia antes mencionada y el número de vehículos motorizados de pasajeros, podría crecer de 800 millones actualmente a alrededor de 2 200 millones en 2050³. De no tomarse medidas al respecto, el consumo de energía del sector transporte podría incrementarse más de 80 por ciento en el mismo lapso.

³ UNEP (Programa de las Naciones Unidas para el Ambiente) (2011), Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication, Sanit-Martin Bellevue: UNEP

11. Que, en el proceso de industrialización, en México se ha impulsado el crecimiento de la población urbana y la concentración de la riqueza en las ciudades. El rápido crecimiento de las zonas urbanas en México se dio de forma dispersa y expansiva; en las últimas tres décadas el territorio de las ciudades se ha expandido 7.6 veces, mientras que la población ha aumentado en 1.9 veces⁴.
12. Que, además, el sistema de movilidad predominante en las principales ciudades ha privilegiado el uso de los vehículos privados; en 1990 se tenían aproximadamente 80 vehículos por cada mil personas y en 2015 esa cifra fue de 209 vehículos por cada mil personas, es decir, la tasa de motorización en México aumentó a ritmos de 4.1 por ciento anual⁵.
13. Que en nuestro estado fue publicada el 03 de marzo de 2012 la Ley de Movilidad para el Transporte del Estado de Querétaro en la que se integró el concepto de sustentabilidad en su artículo 4 como uno de los principios rectores del transporte público en nuestra entidad, ya que ante el deterioro del medio ambiente es indispensable que en las actividades relacionadas con la movilidad de las personas y cosas, en particular a través del transporte público en todas sus modalidades se privilegie la protección al medio ambiente.

⁴ (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo) (2012), La importancia de reducción del uso del automóvil en México: Tendencias de motorización, del uso del automóvil y de sus impactos, Ciudad de México: ITDP/Embajada Británica, disponible en: <http://www.mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Importancia-de-reduccion-de-uso-del-auto.pdf>

⁵ ELIZONDO Cordero Alejandra, 2017, Regulación de las emisiones de CO2 para vehículos ligeros en México, Gestión y Política Pública, Vol.27 no.2 Ciudad de México jul./dic. 2018, CIDE, ISSN 1405-1079.



LX

LEGISLATURA

14. Que en esta misma ley se establece en el numeral 22 que el Instituto Queretano del Transporte tendrá como una de sus atribuciones incentivar el uso de fuentes de energías alternativas para los servicios del transporte con el fin de minimizar los efectos perjudiciales al medio ambiente.

15. Que en fecha cuatro de abril del año en curso, fue recibido en este H. Congreso del estado, dos oficios signados por la Senadora Verónica Noemí Camino Farjat mediante el cual hace del conocimiento de esta legislatura dos dictámenes de la Comisión de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Cambio Climático.

16. Que en el primer oficio No. DGPL – 2P1A. – 1092.21 el punto de acuerdo Primero es relevante para la Comisión que encabezo al dictar lo siguiente:

“Primero.- El Senado de la República exhorta respetuosamente a los congresos locales de las 32 entidades federativas a analizar, legislar y reformar los ordenamientos jurídicos locales, con el fin de establecer modelos de sustitución de transporte público como es el caso de autobuses o trenes y de transporte privado tipo taxi por vehículos de bajas o cero emisiones”

17. Que en este mismo sentido el segundo de los cursos No. DGPL – 2P1A. – 1103.21 establece en el Punto de Acuerdo Segundo que:

“Segundo.- El Senado de la República exhorta respetuosamente a las legislaturas locales, a los gobiernos de las entidades federativas y a sus



LX
LEGISLATURA

presidentes municipales para que en el respectivo ámbito de sus competencias:

- 1. Realicen reformas legislativas o administrativas con la finalidad de adoptar políticas públicas que aceleren la transición a la electromovilidad.”*

8

Por los motivos antes expuestos es que someto a consideración la siguiente:

“INICIATIVA DE LEY POR LA CUAL SE REFORMA EL ARTÍCULO 22 FRACCIÓN XXVIII DE LA LEY DE MOVILIDAD PARA EL TRANSPORTE DEL ESTADO DE QUERÉTARO”

Para quedar en los términos siguientes:

ARTÍCULO 22. El Instituto, tiene las siguientes atribuciones:

I. a la XXVII.

XXVIII. Vigilar e incentivar la utilización de fuentes alternativas de energía para los servicios de transporte, así como la aplicación de tecnologías que minimicen los efectos perjudiciales al medio ambiente. **De igual manera, promover la sustitución paulatina de los vehículos que integren las modalidades del servicio de transporte público a unidades de bajas o cero emisiones.**



LX
LEGISLATURA

XXIX. a XXXV.

9

TRANSITORIOS

Artículo Primero. El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su aprobación, por el Pleno de esta Legislatura del Estado de Querétaro.

Artículo segundo. Se derogan todas aquellas disposiciones de igual o menor jerarquía que se opongan a la presente Ley.

Artículo tercero. Aprobado el presente Acuerdo, remítase al Titular del Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro para su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado "La Sombra de Arteaga".

A T E N T A M E N T E
SEXAGÉSIMA LEGISLATURA
DEL ESTADO DE QUERÉTARO



DIPUTADO RICARDO ASTUDILLO SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE
Y CAMBIO CLIMÁTICO