

CONTENIDO

Declaratoria de publicidad de los dictámenes

De las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público, y de Cambio Climático, con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático

Anexo X

Jueves 14 de diciembre

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO Y DE CAMBIO CLIMÁTICO

HONORABLE ASAMBLEA

A las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público y de Cambio Climático de la Cámara de Diputados de la LXIII Legislatura del Honorable Congreso de la Unión les fue turnada la iniciativa con proyecto de decreto que reforma los artículos 34 de la Ley del Impuesto sobre la Renta y 34 de la Ley General de Cambio Climático.

Estas Comisiones Legislativas que suscriben, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 39, 44, 45 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, 69, 80, 81, 82, 84, 85, 157, 158, 182 y demás aplicables del Reglamento de la Cámara de Diputados, se abocaron al análisis, discusión y valoración de la iniciativa con proyecto de decreto que se menciona.

Asimismo, conforme a las consideraciones de orden general y específico, como a la deliberación sobre el sentido de la iniciativa de referencia, que realizaron los integrantes de las Comisiones Legislativas, se somete a la consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente:

DICTAMEN

ANTECEDENTES

1. El 6 de abril de 2017, la Diputada Mirza Flores Gómez del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, presentó la iniciativa que reforma los artículos 34 de la Ley del Impuesto sobre la Renta y 34 de la Ley General de Cambio Climático.
2. En sesión ordinaria de la misma fecha, con fundamento en el artículo 23, numeral 1, inciso f), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, la Mesa Directiva de esta H. Cámara de Diputados turnó la iniciativa antes señalada a las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público y de Cambio Climático, para su estudio y dictamen mediante oficio **DGPL. 63-II-4-2134**.
3. Los integrantes de estas Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público y de Cambio Climático realizaron diversos trabajos a efecto de contar con mayores elementos que les permitieran analizar y valorar el contenido de la citada iniciativa, expresar sus consideraciones de orden general y específico sobre ella e integrar el presente dictamen.

DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA

La iniciativa de la Diputada Flores Gómez expone que el Cambio Climático constituye uno de los temas primordiales en la Agenda de las Naciones Unidas, dentro de los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible ODS, en los que la comunidad Internacional

reconoce los impactos negativos de éste fenómeno en la calidad de vida de las personas.

La iniciativa menciona que México ha emprendido diversas acciones para combatir los efectos del cambio climático, creando para ello, un marco legal que rige la política de Estado en materia de mitigación, como la reducción del 30 por ciento de emisiones para el año 2020; la reducción del 50 por ciento de emisiones al 2050 en relación a las emitidas en el año 2000 y el incremento del porcentaje de generación eléctrica proveniente de fuentes de energías limpias a 35 por ciento en 2024.

La Diputada Flores Gómez expone en su iniciativa que con el fenómeno de la urbanización, la mancha urbana comenzó a extenderse de manera exponencial sobre los territorios vecinos con la concentración de centros laborales, servicios públicos como escuelas y hospitales, espacios de ocio, cultura y recreación en determinadas zonas, lo que ha incrementado el costo de vida y por lo tanto, ha segregado a los más pobres a las periferias, quienes deben de pasar horas en el tráfico o hacer uso del deficiente transporte público que opera.

La iniciativa cita que en las dos últimas décadas ha habido en México una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil al pasar de 6.5 millones en 1990 a 20.8 en 2010, lo que implica un aumento de todos los impactos negativos generados por el automóvil, sobre todo en seis grandes rubros: gases de efecto invernadero, contaminación, obesidad, accidentes, congestión y ruido.

Agrega la Diputada Flores Gómez que cada vez que circulan más automóviles el derecho a la movilidad se ve reducido, por lo que el colectivo Movilidad Urbana

Sustentable explica que una política de movilidad urbana integral sustentable debe tener los siguientes ejes:

- Promover la implementación de sistemas integrados de transporte urbano de alta calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura en las ciudades; que confluyan en una sola las estrategias de movilidad no motorizada, racionalización del uso del automóvil y calidad de espacio público.
- Potenciar la inversión en infraestructura de transporte urbano, con una estrategia sólida de densificación en corredores y estaciones de transporte masivo (Desarrollo Orientado al Transporte), integrando asociaciones público-privadas para generar beneficios sociales en vivienda, equipamiento, infraestructura y espacio público.

Por ello, la iniciativa de la Diputada Flores Gómez pretende impulsar una agenda de movilidad sustentable, privilegiando e incentivando el uso de la bicicleta, involucrando al sector privado para lograr espacios más asequibles y accesibles.

En ese sentido, la iniciativa propone reformar el artículo 34, fracción XIV, de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para incrementar de un 25 por ciento a un 40 por ciento el monto deducible en la adquisición de bicicletas convencionales, bicicletas y motocicletas cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables. Asimismo, que sea deducible la inversión en infraestructura que promueva el uso de este tipo de transporte.

Por otro lado, también propone reformar el artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático para prohibir el cobro por uso de ciclovías o de los cicloestacionamientos en toda la Federación.

CONSIDERACIONES DE LAS COMISIONES UNIDAS

PRIMERA. Las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público y de Cambio Climático consideran apropiado recordar que el 25 de septiembre de 2015, más de 150 líderes mundiales asistieron a la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible en Nueva York con el fin de aprobar la Agenda para el Desarrollo Sostenible. El documento final, titulado "Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible", fue adoptado por los 193 Estados Miembros de las Naciones Unidas. Dicho documento incluye los 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible cuyo objetivo es poner fin a la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia, y hacer frente al cambio climático sin que nadie quede rezagado para el 2030.

Como actor global, México participó activamente en la definición de la Agenda; el país fue uno de los más activos en los foros de consulta, participando y liderando el proceso de negociación. No sólo presentó propuestas puntuales para incorporar los principios de igualdad, inclusión social y económica, e impulsó que la universalidad, sustentabilidad y los derechos humanos fuesen los ejes rectores de la Agenda 2030.

Asimismo, el 26 de abril de 2017 México instaló el Consejo Nacional de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el cual cuenta con la participación del Gobierno Federal, gobiernos locales, el sector privado, la sociedad civil, la academia y los

organismos internacionales. Esta conformación permitirá definir la ruta para incorporar diferentes visiones en favor de un futuro sostenible para México.

El Consejo Nacional servirá como instancia de vinculación del Ejecutivo Federal con otros actores; coordinará las acciones para el diseño, la ejecución y la evaluación de estrategias, políticas, programas y acciones para el cumplimiento de la Agenda 2030; e informará sobre el avance de sus objetivos, metas e indicadores bajo un esquema de trabajo que trasciende periodos administrativos de gobierno, en un esfuerzo por garantizar su continuidad.

SEGUNDA. Las Comisiones Unidas que suscriben, coinciden en que uno de los desafíos ambientales y sociales más difíciles de nuestro tiempo es la gestión de la movilidad de las personas y los bienes. En 2030, el tráfico de pasajeros superará los 80 mil millones de pasajeros-kilómetros, un aumento de 50 por ciento, y el volumen de carga crecerá en 70 por ciento a nivel mundial.

En lugares de rápido crecimiento, miles de millones de personas tendrán expectativas de estilo de vida más altas y nuevas aspiraciones en materia de movilidad. Megaproyectos que buscan revolucionar el proceso de intercambio de mercancías, servicios y capital en cinturones económicos, conectarán a más de la mitad de la población mundial y a aproximadamente un cuarto de los bienes y servicios que se desplazan alrededor del mundo a través de vías marítimas y carreteras. A nivel mundial, se espera que el número de vehículos en las carreteras se duplique en 2050.

Por eso, tener una perspectiva a largo plazo que se centre en la sostenibilidad es un factor decisivo en el futuro de la movilidad. Sin embargo, el transporte no fue

aprobado como un Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) independiente, en gran medida porque el sector no tuvo una sola voz para influir en este proceso mundial. Algunos elementos del transporte fueron incluidos en diversos ODS (por ejemplo, seguridad vial, emisiones de carbono, etc.) y, durante los últimos dos años, la comunidad internacional asumió varios compromisos relacionados con el transporte. Por ejemplo, el transporte es un componente normativo clave del programa de acción que han acordado los Estados en desarrollo sin litoral, permitiéndoles transformarse en países con conexiones terrestres.

El transporte proporciona un entorno crítico que permite apoyar el desarrollo económico y social necesario para alcanzar los ODS. Por ejemplo, el transporte es un consumidor primario de energía de combustibles fósiles, de modo que es crucial el logro del ODS 7 sobre energía. Asimismo, el transporte es indispensable para conseguir el ODS 9 construir infraestructuras resilientes, y el ODS 11 lograr que las ciudades y las comunidades sean sostenibles, mediante mejoras en la seguridad vial y la ampliación del transporte público. Además, el acceso a los caminos rurales está muy relacionado con la incidencia de la pobreza y existe una fuerte relación entre la actividad del transporte y el desarrollo económico.

El sector del transporte tiene el potencial de mejorar las vidas y los medios de subsistencia de miles de millones de personas, su salud, su ambiente, su calidad de vida, y de estabilizar el cambio climático. Pero hoy en día, el transporte va en la dirección equivocada, contribuyendo a grandes desigualdades en el acceso a oportunidades económicas y sociales, aumentando el número de muertes debido a accidentes de tráfico, el uso intensivo de combustibles fósiles, las emisiones masivas de gases de efecto invernadero, así como también la contaminación atmosférica y acústica.

Los desafíos sociales, ambientales y económicos son evidentes. Sin embargo, todavía se registra un vacío de liderazgo a nivel mundial; no existe un conjunto claro de principios que permita transformar el sector. Por ello, es necesario definir claramente los objetivos que sustentan la movilidad sostenible. En esta línea, el marco de los ODS no proporciona una trayectoria bien definida para la movilidad, sino que más bien incluye elementos que sirven de base. Por ejemplo, los ODS incorporan los conceptos de "acceso universal", seguridad vial, eficiencia energética y muertes debidas a la contaminación atmosférica. A partir de ahí, es posible definir una visión para la movilidad sostenible, en torno a cuatro metas mundiales: 1) acceso equitativo; 2) seguridad y protección; 3) eficiencia, y 4) contaminación y capacidad de respuesta a problemas climáticos. Bajo esta visión, la movilidad sostenible incluiría una mejor provisión de infraestructura y prestación de servicios para apoyar el movimiento de mercancías y de personas.

TERCERA. Las Comisiones Unidas que suscriben consideran oportuno mencionar que para la Organización de las Naciones Unidas, el sector transporte es responsable de alrededor de un cuarto de las emisiones de gases de efecto invernadero que se generan en todo el mundo, por lo que se proyecta que sea uno de los sectores de mayor crecimiento así como las emisiones provenientes del mismo. Por otra parte, el transporte es fundamental para el desarrollo económico y social, por lo que resulta indispensable la búsqueda de sistemas de transporte más limpios y equitativo a nivel local, regional y global.

Por este motivo, el transporte sustentable es uno de los aspectos más importantes en la agenda para el desarrollo de las Naciones Unidas, ya que además de ser una forma de combatir el cambio climático o reducir las emisiones de contaminantes, es

un eje de desarrollo de las ciudades y permite que los ciudadanos gocen de un transporte eficiente y limpio.

CUARTA. Es oportuno considerar que en México, el sector autotransporte utiliza cerca de una tercera parte de la energía generada a partir de combustibles fósiles, emite una quinta parte de los gases de efecto invernadero y, en promedio, consume 8 por ciento del tiempo de los habitantes en las grandes metrópolis mexicanas, si tomamos en consideración que los habitantes de las metrópolis mexicanas gastan 2 horas diarias, en promedio, para transportarse de un punto a otro. En gran parte, esto se debe a la actual desconexión entre el desarrollo de las ciudades y la organización de la infraestructura de transporte, lo cual hace que los desplazamientos sean cada vez más largos, fatigosos y contaminantes.

Por ello, las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público y de Cambio Climático consideran que es preciso revertir el modelo de desarrollo disperso que ha provocado la motorización y congestionamiento vial de las ciudades mexicanas, y eliminar la multiplicidad de incentivos al uso del automóvil, para lo cual resulta necesario que el transporte público tenga preferencia sobre el automóvil y emprender medidas para que los ciudadanos opten por dejar sus autos en casa.

En ese sentido, las dictaminadoras consideran que las opciones de transporte público, tanto motorizado como no motorizado, necesitan ser diversificadas de acuerdo a los estudios de demanda a nivel local. Por ello, estas Comisiones Unidas coinciden con la iniciativa en análisis en que resulta preciso fortalecer las rutas de alimentación –aquellas que conectan los lugares más apartados con los principales corredores urbanos– a través de ciclovías y vías peatonales más seguras, trenes

ligeros, autobuses en carriles confinados que complementen la infraestructura existente y conecten la corona de las ciudades con el centro.

Un reto fundamental del sector es integrar esta diversidad de medios de transporte a través de tarifas y sistemas de pago únicos, así como introducir rutas con horarios preestablecidos de paradas y arribos.

QUINTA. El cambio de paradigma que se ha venido presentando en los años recientes es muestra de que el transporte sustentable es compatible con el crecimiento económico y con la reducción de nuestro impacto sobre el medio ambiente, en particular, evitando los efectos nocivos del cambio climático.

Durante décadas, la planificación tradicional de transporte se ha centrado en mejorar las condiciones para los automóviles privados, sin considerar espacios para peatones y ciclistas. Sin embargo, la mayoría de la población del mundo depende de la bicicleta, el caminar y otras formas de transporte de tracción humana para ir al trabajo y trasladarse alrededor de sus ciudades todos los días. Aumentar el uso de la bicicleta y la facilidad para caminar, son algunas de las formas más prácticas y accesibles para reducir las emisiones contaminantes, además de que fomentan la accesibilidad a mayores oportunidades económicas para las personas en condiciones de vulnerabilidad.

Por ello las Comisiones Unidas que suscriben coinciden con el planteamiento de la iniciativa en análisis, reconociendo que es fundamental seguir avanzando en la construcción de un marco legal más sólido para impulsar una agenda de movilidad sustentable, privilegiando el uso de transportes no motorizados e involucrando al

sector privado en este proceso para hacer de las ciudades mexicanas lugares más accesibles.

SEXTA. No obstante, estas Comisiones Unidas tienen que considerar que, en torno a la propuesta de la iniciativa para aumentar de 25 a 40 por ciento el límite máximo de deducción autorizado en un ejercicio, establecido en la fracción XIV del artículo 34 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para bicicletas convencionales, bicicletas y motocicletas cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, es necesario observar el principio de responsabilidad hacendaria establecido en el artículo 18 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Derivado de lo anterior, la consecuencia que se puede advertir de la modificación en el sentido que se plantea, generaría que la deducción de las bicicletas y las inversiones en infraestructura, como ciclovías y bici estacionamientos y sus gastos de mantenimiento, pudieran ser deducidos en dos años y medio, en lugar de cuatro, como actualmente está establecido, con lo cual se verían afectadas las metas de recaudación y los ingresos de la Federación, en la medida que el estímulo fiscal resulte atractivo para los inversionistas y para los potenciales usuarios de estos medios de transporte y de la infraestructura a generar para satisfacer su demanda.

SÉPTIMA. Respecto de la consideración anterior, cabe aclarar que el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de esta H. Cámara de Diputados remitió a las Comisiones Unidas que dictaminan la valoración de impacto presupuestario de la iniciativa de mérito, mediante oficio CEFP/DG/0218/17 de fecha 30 de mayo de 2017, en la que se argumenta lo siguiente:

“El artículo 19 del Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, establece que la creación de unidades administrativas o plazas adicionales, programas nuevos, destinos específicos de gasto público o nuevas atribuciones, generan un impacto presupuestario para la Administración Pública Federal.

I. Impacto en el gasto de las dependencias y entidades por la creación o modificación de unidades administrativas y plazas o, en su caso, creación de nuevas instituciones.

En la iniciativa no se advierte impacto en las estructuras ocupacionales de las dependencias y sus entidades coordinadas, toda vez que el diseño de las políticas públicas es una función que el Estado de manera regular viene llevando a cabo, y para lo cual cuenta con las estructuras orgánico-administrativas dedicadas a estos fines.

II. Impacto presupuestario en los programas aprobados de las dependencias y entidades.

La propuesta de reforma no conlleva a cambios en los programas aprobados de las dependencias y sus entidades coordinadas, que incidan en su competencia, por lo que en este aspecto no se genera impacto presupuestario alguno.

III. Establecimiento de destinos específicos de gasto público.

La iniciativa objeto de este análisis no contiene disposiciones que creen o modifiquen el uso y destino del gasto público.

IV. Establecimiento de nuevas atribuciones y actividades que deberán realizar las dependencias.

La propuesta no involucra el establecimiento de nuevas atribuciones y actividades a realizar en las dependencias y sus entidades coordinadas.

Por lo anteriormente planteado, la eventual aprobación de la iniciativa en comento, **no representaría un impacto presupuestario relacionado con el Gasto Público.**

No obstante lo anterior, sobre la reforma de la fracción XIV del artículo 34 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, (LISR), se propone para quedar como sigue:

"Artículo 34. Los por cientos máximos autorizados, tratándose de activos fijos por tipo de bien son los siguientes:

XIV. 40 por ciento para bicicletas convencionales, bicicletas y motocicletas cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables. **Se podrá deducir en los mismos términos, las inversiones en infraestructura que promueven el uso de esos transportes, como ciclovías y biciestacionamientos, y los gastos de mantenimiento."**

La propuesta anterior, modifica el porcentaje de deducción máximo autorizado en un ejercicio de 25 por ciento en la LISR vigente a 40 por ciento, por lo que en vez de deducir la inversión en 4 años, se deduciría en dos años y medio, siendo solamente una modificación de carácter temporal, como consecuencia, se verían **disminuidos los ingresos recaudatorios de la Federación** en los primeros dos años y medio de la probable aprobación de la iniciativa.

Sin embargo, este impacto no se puede cuantificar debido a que no existe alguna fuente de información disponible que permita realizar una estimación.

En lo que respecta, a la adición en la LISR de incluir en las deducciones de inversiones en infraestructura como ciclovías y biciestacionamientos, así como los gastos de mantenimiento, se concluye que ocasionaría **una pérdida recaudatoria en los ingresos Federales**. No obstante, este impacto no se puede dimensionar debido a que no existe forma de conocer la magnitud de este tipo de inversiones para las personas morales.

En relación a la modificación del inciso a del numeral II del artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático (LGCC), que propone:

“Artículo 34. Para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de su competencia, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes, considerando las disposiciones siguientes:

II. Reducción de emisiones en el Sector Transporte:

- a) Promover la inversión en la construcción de ciclovías y de infraestructura de transporte no motorizado, **en condiciones de accesibilidad y accequibilidad**. Así como la implementación de reglamentos de tránsito que promuevan el uso de la bicicleta **y prohíban el cobro de cuotas por concepto de estacionamiento o uso de ciclovías.**”

Estas últimas modificaciones que plantea la iniciativa **no implican impacto presupuestario** debido a que en su primera parte alude únicamente a fortalecer la ley vigente en la materia. De la misma manera, la prohibición del

cobro de cuotas por concepto de estacionamiento o uso de ciclovías, solamente afectaría a los ingresos de la iniciativa privada.”

Por las razones antes descritas, estas Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público y de Cambio Climático no consideran viable la propuesta de modificar la Ley del Impuesto sobre la Renta para establecer incentivos fiscales que promuevan el uso de la bicicleta y la construcción de infraestructura para tal fin, ya que desde un punto de vista federalista, corresponde a cada una de las entidades federativas y a los gobiernos municipales la planeación del desarrollo urbano de sus jurisdicciones territoriales, por lo que también debería corresponder a cada administración local el establecimiento de incentivos para la realización de la infraestructura que mejor se adapte a las necesidades de su población, en función de las características que se presentan en cada región.

Por otro lado, no es de aprobarse la propuesta de incentivos fiscales analizada, ya que la disminución de recursos tributarios incidiría en la pérdida de capacidad financiera de la Federación para hacer frente a sus compromisos de gasto en la medida en que los inversionistas se interesen en el desarrollo del tipo de infraestructura referida, lo que complicaría a mediano plazo el cumplimiento de las metas fiscales del gobierno federal.

OCTAVA. No obstante, los integrantes de las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público y de Cambio Climático son coincidentes con los objetivos que expresamente la Diputada Flores Gómez expone en su iniciativa respecto de la necesidad de crear ciudades sobre la base de planes de movilidad sustentable y pensadas para el beneficio de la calidad de vida de los habitantes de las ciudades al reducir tiempo, costo y minimizar daños colaterales al medio ambiente y a la salud.

NOVENA. Como lo expone la proponente de la iniciativa en análisis, México, al hacer suyos los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, debe llevar a cabo acciones concretas para su consecución. Por ello, estas Comisiones Unidas que suscriben asumen el compromiso de dotar de los instrumentos legales que sirvan como base para las acciones que tengan como objetivo alcanzar los objetivos 11 y 13 de dicha agenda.

DÉCIMA. Al respecto, las Comisiones Unidas que dictaminan coinciden en recordar que la Ley General de Cambio Climático establece en su artículo 92:

“**Artículo 92.** Se consideran instrumentos económicos los mecanismos normativos y administrativos de carácter fiscal, financiero o de mercado, mediante los cuales las personas asumen los beneficios y costos relacionados con la mitigación y adaptación del cambio climático, incentivándolas a realizar acciones que favorezcan el cumplimiento de los objetivos de la política nacional en la materia.

...

...

...

...”

DÉCIMA PRIMERA. En ese sentido, las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público y de Cambio Climático están de acuerdo con la intención que se manifiesta en la propuesta de reforma al artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático presentada en la iniciativa; sin embargo, las que dictaminan consideran necesario realizar ajustes en la redacción de la misma, con la intención de tener en cuenta que el establecimiento de cuotas o tarifas es materia de disposiciones administrativas,

por virtud de las cuales las dependencias u órganos administrativos pudieran o no, cobrar alguna tarifa de recuperación, más aun cuando la intención de la reforma es la de incentivar la inversión en la construcción de ciclovías y de infraestructura de transporte no motorizado.

Por esta razón, las Comisiones Unidas que suscriben proponen que la reforma al artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático se apruebe estableciendo que se implementen medidas administrativas que promuevan el uso de la bicicleta. Lo anterior, sin perjuicio de que la tarifa establecida en algún estado o municipio o por algún organismo sea nula.

Por lo tanto, la redacción del inciso a) de la fracción II del artículo 34, quedaría de la siguiente manera:

"Artículo 34. ...

I. ...

II. ...

- a)** Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito **y las medidas administrativas necesarias que** promuevan el uso de la bicicleta **en condiciones de accesibilidad.**

- b) a g) ...**

III. a VI. ..."

Por las consideraciones anteriores, las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público y de Cambio Climático consideran adecuado aprobar la propuesta de mérito en el sentido que se ha descrito, por lo que someten a la consideración de esta Soberanía el siguiente proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 34 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO

Artículo Único. Se **reforma** el artículo 34, fracción II, inciso a), de la Ley General de Cambio Climático, para quedar como sigue:

Artículo 34. ...

III. ...

IV. ...

a) Promover la inversión en la construcción de ciclovías o infraestructura de transporte no motorizado, así como la implementación de reglamentos de tránsito y las medidas administrativas necesarias que promuevan el uso de la bicicleta en condiciones de accesibilidad.

b) a g) ...

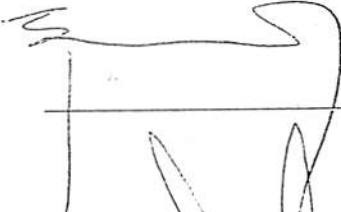
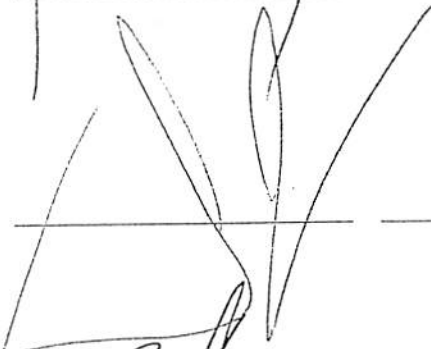
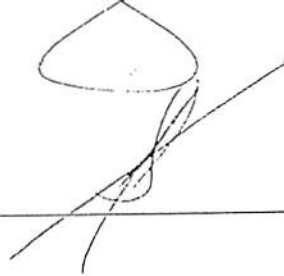
III. a VI. ...

Transitorio

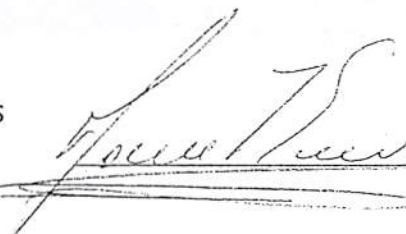
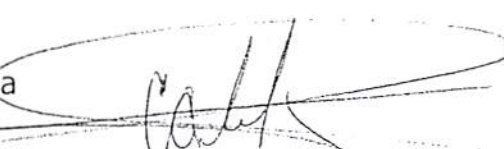
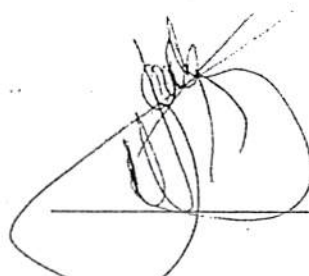
Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Dado en la Sala de Comisiones de la Honorable Cámara de Diputados, en la Ciudad de México, a los doce días del mes de diciembre de dos mil diecisiete.

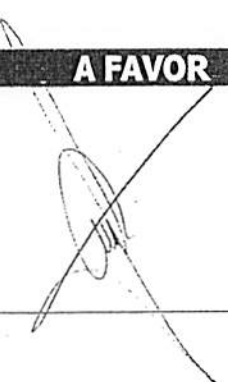
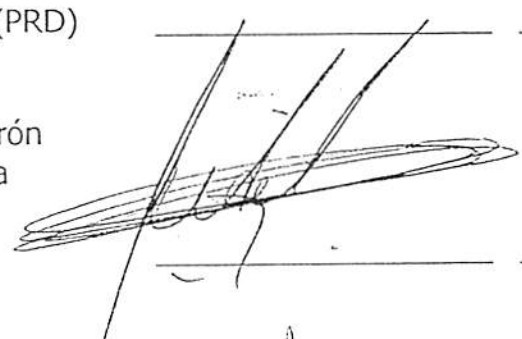
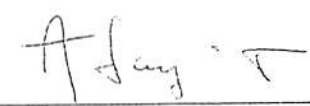
COMISIÓN DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Gina Andrea Cruz Blackledge Presidenta (PAN)			
Mariana Benítez Tiburcio Secretaria (PRI)			
Charbel Jorge Estefan Chidiac Secretario (PRI)			
García Portilla Ricardo David Secretario (PRI)			
Miguel Ángel González Salum Secretario (PRI)			
Fabiola Guerrero Aguilar Secretaria (PRI)			

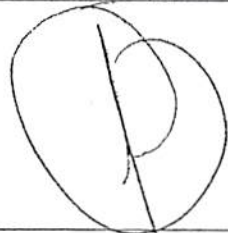
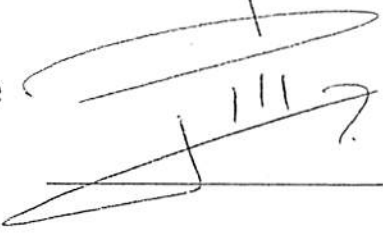
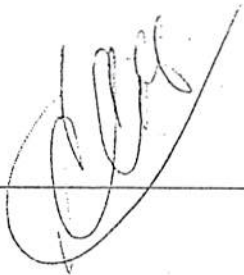
DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL
ARTÍCULO 34 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Noemí Zoila Guzmán Lagunes Secretaria (PRI)			
María Esther de Jesús Scherman Leaño Secretaria (PRI)			
Herminio Corral Estrada Secretario (PAN)			
Carlos Alberto de la Fuente Flores Secretario (PAN)			
Armando Alejandro Rivera Castillejos Secretario (PAN)			
Waldo Fernández González Secretario (PRD)			

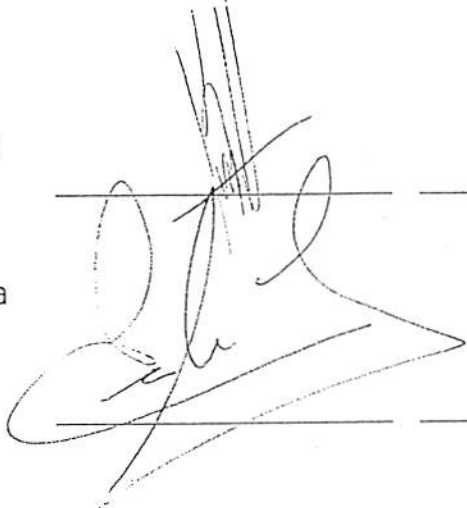
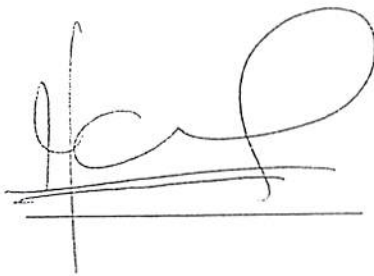
DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL
ARTÍCULO 34 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Norberto Antonio Martínez Soto Secretario (PRD)			
Candelario Pérez Alvarado Secretario (PRD)			
Fidel Calderón Torreblanca Secretario (MORENA)			
Juan Romero Tenorio Secretario (MORENA)			
Adriana Sarur Torre Secretaria (PVEM)			
Mirza Flores Gómez Integrante (MC)			

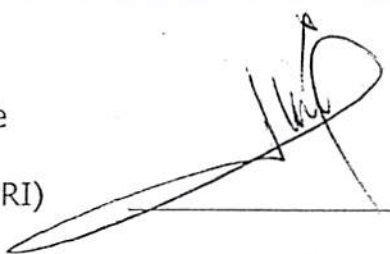
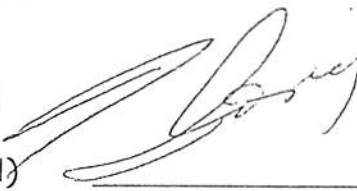
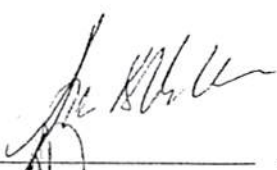
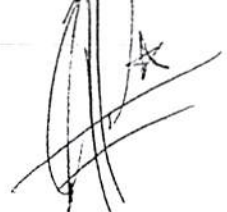
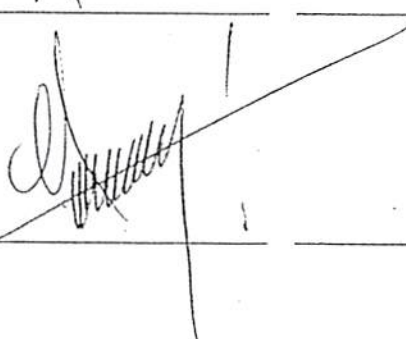
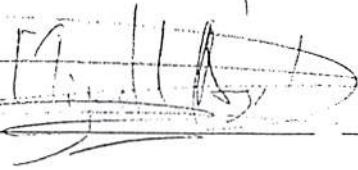
DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL
ARTÍCULO 34 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Luis Alfredo Valles Mendoza Secretario (NA)			
Justo Federico Escobedo Miramontes Secretario (PES)			
Yerico Abramo Masso Integrante (PRI)			
Marco Polo Aguirre Chávez Integrante (PRI)			
Rafael Arturo Balcázar Narro Integrante (PRI)			
Jesús Ricardo Canavati Tafich Integrante (PVEM)			

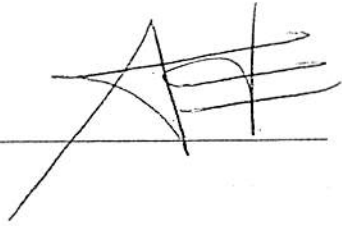
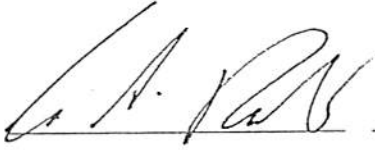
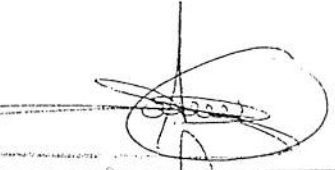
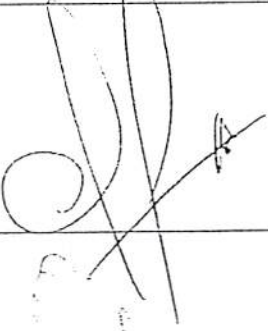
DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL
ARTÍCULO 34 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Fidel Kuri Grajales Integrante (PRI)			
Alejandro Armenta Mier Integrante (MORENA)			
Vidal Llerenas Morales Integrante (MORENA)			
Montiel Reyes Ariadna Integrante (MORENA)			
Tomás Roberto Montoya Díaz Integrante (PRI)			
Matías Nazario Morales Integrante (PRI)			

DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL
ARTÍCULO 34 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO

NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Jorge Enrique Dávila Flores Integrante (PRI)			
Federico Döring Casar Integrante (PAN)			
Óscar Ferrer Abalos Integrante (PRD)			
Paola Iveth Gárate Valenzuela Integrante (PRI)			
Baltazar Manuel Hinojosa Ochoa Integrante (PRI)			
Miguel Ángel Huepa Pérez Integrante (PAN)			

DICTAMEN CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL
ARTÍCULO 34 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO

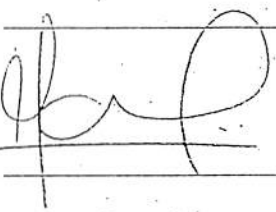
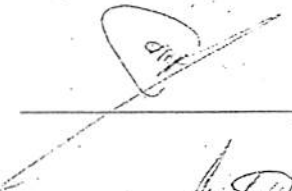
NOMBRE	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Javier Antonio Neblina Vega Integrante (PAN)			
María Elena Orantes López Secretaria (MC)			
César Augusto Rendón García Integrante (PAN)			
José Antonio Salas Valencia Integrante (PAN)			
Miguel Ángel Salim Alle Integrante (PAN)			
Nancy Guadalupe Sánchez Arredondo Integrante (PRI)			



Comisión de Cambio Climático

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

APROBACIÓN DE LA OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO CON RESPECTO A LA
INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 34 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y 34 DE LA
LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO.

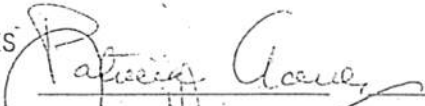
	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
DIP. MARÍA DE LOS ÁNGELES RODRÍGUEZ AGUIRRE			
DIP. MARKO ANTONIO CORTÉS MENDOZA			
DIP. TOMÁS ROBERTO MONTÓYA DÍAZ			
DIP. RAFAEL RUBJO ÁLVARO			
DIP. MARÍA CHÁVEZ GARCÍA			
DIP. JAVIER Ó. HERRERA BORUNDA			
DIP. CÉSAR FLORES SOSA			
DIP. LAURA MITZI BARRIENTOS CANO			
DIP. ALEX LE BARON GONZÁLEZ			
DIP. SERGIO EMILIO GÓMEZ OLIVIER			



Comisión de Cambio Climático

CÁMARA DE DIPUTADOS
LXIII LEGISLATURA

APROBACIÓN DE LA OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO CON RESPECTO A LA INICIATIVA QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 34 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y 34 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO.

	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
DIP. CESAR AUGUSTO RENDÓN GARCÍA			
DIP. ELVA LIDIA VALLES OLVERA			
DIP. PATRICIA ELENA ACEVES PASTRANA			
DIP. V. CÁNDIDO COHETO MARTÍNEZ			
DIP. OLGA M. ESQUIVEL HERNÁNDEZ			
DIP. J. IGNACIO PICHARDO LECHUGA			
DIP. MIRZA FLORES GÓMEZ			
DIP. CECILIA GUADALUPE SOTO GONZÁLEZ			
DIP. JESÚS GERARDO IZQUIERDO ROJAS			
DIP. SAMUEL RODRÍGUEZ TORRES			