

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO Y SOSTENIBILIDAD RESPECTO DE LA MINUTA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA LOS ARTÍCULOS 34 Y 102 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO EN MATERIA DE VEHICULOS HIBRIDOS Y ELÉCTRICOS.

COMISIÓN DE CAMBIO CLIMATICO Y SOSTENIBILIDAD

HONORABLE ASAMBLEA:

La Comisión de Cambio Climático y Sostenibilidad de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 39 y 45 numeral 6, incisos e), f) y g), de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 80, numeral 1, fracción II, 157, numeral 1, fracción I, y 158, numeral 1, fracción IV, y demás relativos del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete consideración del Pleno de la Cámara de Diputados el presente:

D I C T A M E N

METODOLOGÍA

La Comisión de Cambio Climático y Sostenibilidad encargada del análisis y dictamen de la Minuta en comento, desarrolló los trabajos correspondientes conforme al procedimiento que a continuación se describe:

En el apartado denominado "**Antecedentes**", se da constancia del trámite de inicio del proceso legislativo, así como de la recepción y turno para el dictamen de la Minuta.

En el apartado "**Contenido de Minuta**", se exponen los objetivos y se hace una descripción de la Minuta en la que se resume su contenido, motivos y alcances.

En las "**Consideraciones**", los integrantes de la comisión dictaminadora expresan los razonamientos y argumentos por cada uno de los resolutivos planteados, con base en los cuales se sustenta el sentido del presente dictamen.

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 03 de octubre de 2019, el Senador Víctor Oswaldo Fuentes Solís, integrante del Grupo Parlamentario **del Partido Acción Nacional**, presentó la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona una fracción XIX al artículo 29 de la Ley General de Cambio Climático.

2. Con fecha 09 de octubre de 2019, para su estudio, análisis y dictamen correspondiente, la Presidencia de la Mesa Directiva de la LXIV Legislatura de la Cámara de Senadores, determinó el turno de la Iniciativa de referencia a las Comisiones Unidas de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Cambio Climático y de Estudios Legislativos, Primera.
3. En sesión celebrada con fecha 13 de febrero de 2020, el Senador Juan José Jiménez Yáñez, **integrante del Grupo Parlamentario de Morena**, presentó Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma el artículo 112 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, 25 de la Ley del Impuesto sobre la Renta y 34 de la Ley General de Cambio Climático.
4. Con fecha 17 de febrero de 2020, la Mesa Directiva de la LXIV Legislatura del Senado de la República turnó dicha iniciativa a la Comisión de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Cambio Climático y de Estudios Legislativos, Segunda de la Cámara de Senadores.
5. El 17 de febrero de 2020, la Mesa Directiva de la LXIV Legislatura del Senado de la República turnó dicha iniciativa a la Comisión de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Cambio Climático y de Estudios Legislativos, Segunda, de la Cámara de Senadores, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.
6. En sesión celebrada por el Pleno del Senado de la República el 11 de noviembre de 2020, el Senador Raúl Bolaños-Cacho Cué, **integrante del Grupo Parlamentario del PVEM**, presentó Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman los artículos 34 y 102 de la Ley General de Cambio Climático.
7. El 18 de noviembre de 2020, la Mesa Directiva de la LXIV Legislatura del Senado de la República turnó dicha iniciativa a la Comisión de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Cambio Climático y de Estudios Legislativos, Segunda de la Cámara de Senadores, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.
8. En sesión celebrada por el Pleno del Senado de la República el 18 de marzo de 2021, el Senador Manuel Velasco Coello, **integrante del Grupo Parlamentario del PVEM**, presentó Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción V Bis al artículo 102 de la Ley General de Cambio Climático.
9. Con fecha 22 de marzo de 2021, la Mesa Directiva de la LXIV Legislatura del Senado de la República turnó dicha iniciativa a la Comisión de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Cambio Climático y de Estudios Legislativos, Segunda de la Cámara de Senadores, para su análisis y elaboración del dictamen correspondiente.

10. Con fecha 01 de octubre de 2023, las Comisiones Unidas de Medio Ambiente y Recursos naturales y de Cambio Climático; y de Estudios Legislativos, Segunda, del Senado de la República, aprobaron en sentido positivo con modificaciones el Dictamen con Proyecto de Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley General de Cambio Climático, en materia de autos híbridos y eléctricos, integrado por cuatro iniciativas, toda vez determinaron que su contenido es coincidente en la materia.

11. El 27 de abril de 2023, en Sesión celebrada por el pleno del Senado de la República, fue aprobado el Dictamen de las Comisiones Unidas de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Cambio Climático; y de Estudios Legislativos Segunda, por 66 votos a favor.

12. En sesión celebrada por el Pleno de la Cámara de Diputados, el 05 de septiembre de 2023, se dio cuenta con el oficio de la Cámara de Senadores por el que se remite la Minuta con Proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 34 y 102 de la Ley General de Cambio Climático, en materia de vehículos híbridos y eléctricos.

13. El 06 de septiembre de 2023, la Mesa Directiva de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, turnó la Minuta de mérito con **expediente No. 8388 CS-LXV-II-2P-35** a la Comisión de Cambio Climático y Sostenibilidad, para su análisis y dictamen correspondiente.

II. CONTENIDO DE LA MINUTA

La Minuta de la Coleisladora propone diseñar e implementar programas para la sustitución gradual de vehículos con motor de combustión por vehículos híbridos y eléctricos. Así como promover entre autoridades fiscales y financieras y el sector automotriz la renovación del parque vehicular nacional, a través de programas de estímulos fiscales en la compra de vehículos nuevos y eléctricos.

Como afirma el dictamen de la colegisladora, la implementación de políticas y medidas de la movilidad urbana sostenible en una ciudad tienen una estrecha relación con la disminución de un sin número de factores, entre ellos, el uso y consumo de combustibles basados principalmente en hidrocarburos, considerando que la demanda de energía depende del número de vehículos en circulación (autobuses, vehículos de carga, automóviles privados, motocicletas, etc.).

Asimismo, destaca que es prioritario el diseño de estrategias de incentivos fiscales y no fiscales dirigidos a las y los consumidores para impulsar la fabricación, adquisición y uso de vehículos híbridos y eléctricos en todo el país, estimulando, a través de ello, el mercado interno y la sustentabilidad ambiental.

En virtud de lo anterior se pretende adicionar el inciso h) a la fracción II del artículo 34 y una fracción V Bis al artículo 102 de la Ley General de Cambio Climático.

La Minuta en comento contiene el siguiente:

DECRETO

Ley General de Cambio Climático	
Texto vigente	Texto propuesto en la Iniciativa
<p>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:</p> <p>I. Reducción de emisiones en la generación y uso de energía:</p> <p>a) a i) ...</p> <p>II. Reducción de emisiones en el Sector Transporte:</p> <p>a) a g) ...</p> <p>h) (No existe correlativo)</p>	<p>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:</p> <p>I. Reducción de emisiones en la generación y uso de energía:</p> <p>b) a i) ...</p> <p>II. Reducción de emisiones en el Sector Transporte:</p> <p>b) a g) ...</p> <p>h) Diseñar e implementar programas para la sustitución gradual de vehículos con motor de combustión por vehículos híbridos y eléctricos.</p> <p>III. a VI. ...</p>
<p>Artículo 102. En materia de mitigación al cambio climático la evaluación se realizará respecto de los objetivos siguientes:</p> <p>I. a V. ...</p>	<p>Artículo 102. En materia de mitigación al cambio climático la evaluación se realizará respecto de los objetivos siguientes:</p> <p>I. a V. ...</p>

V. Bis. (No existe correlativo)	V. Bis. Promover entre autoridades fiscales y financieras y el sector automotriz la renovación del parque vehicular nacional, a través de programas de estímulos fiscales en la compra de vehículos nuevos y eléctricos.
VI. a XV. ...	VI. a XV. ...

Establecidos los antecedentes y el contenido de la Minuta, los integrantes de la Comisión de Cambio Climático y Sostenibilidad de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados que suscriben el presente dictamen, exponemos las siguientes:

III. CONSIDERACIONES

PRIMERA. El artículo 4o., párrafo quinto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece el derecho que toda persona tiene a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar y que, entre los aspectos que deben regularse para garantizar ese derecho, se encuentra el de asegurar la calidad del aire satisfactoria mediante el control de las emisiones de contaminantes a la atmósfera.

SEGUNDA. El tal sentido, recordemos que México forma parte de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, en el cual ratifica su contribución en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero con la firma del Protocolo de Kioto en 1997.

TERCERA. Igualmente es importante resaltar, que el Acuerdo de París emitido el 12 de diciembre de 2015 y firmado y ratificado por nuestro país en el año 2016, asumió compromisos en materia de reducción de gases y compuestos de efecto invernadero, a través del cual se refuerza la respuesta mundial a los efectos del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible.

Asimismo, cabe destacar que el Gobierno de México en el marco de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (COP 27) celebrada en Sharm El Sheik, Egipto, en noviembre 2022, anunció un aumento en las metas de reducción de emisiones para el año 2030, al pasar de 22% a 35%.¹

En ese orden de ideas, tomemos en cuenta las contribuciones determinadas a nivel nacional para el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París para reducir veintidós

¹ WRI México anuncia en la COP27 el incremento de sus ambiciones climáticas. Disponible en: <https://wrimexico.org/news/posicionamiento-wri-m%C3%A9xico-anuncia-en-la-cop27-el-incremento-de-sus-ambiciones-clim%C3%A1ticas>

por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero en México al año 2030, la meta para todo el sector transporte es reducir tales emisiones en dieciocho por ciento.

CUARTA. Bajo esa tesitura, la Ley General de Cambio Climático, prevé como parte de la Estrategia Nacional de Cambio Climático, el Programa Especial de Cambio Climático y los Programas Estatales de Cambio Climático, los cuales establecen, acciones y metas en materia de mitigación y la adaptación para enfrentar el cambio climático.

QUINTA. A su vez la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente establece la facultad de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales para formular y ejecutar acciones de mitigación y adaptación al cambio climático, así como la de regular los niveles máximos permisibles de emisión de gases provenientes de fuentes fijas y móviles.

SEXTA. De acuerdo con datos del Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de efecto invernadero 2015, en México, el sector transporte es el mayor emisor de gases de efecto invernadero con 25.1 por ciento de las emisiones totales en nuestro país, de los cuales 23.4 por ciento corresponde al autotransporte, lo que representa 159.9 millones de toneladas de bióxido de carbono equivalente (CO₂e).

SÉPTIMA. Por otro lado, la Norma Oficial Mexicana NOM-042-SEMARNAT-2003, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 7 de septiembre de 2005 establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3 857 kilogramos, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diésel, así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible de dichos vehículos.

OCTAVA. Para reforzar los argumentos anteriormente señalados se destacan los datos que se sustentan en el dictamen de la Colegisladora y que consisten textualmente en lo siguiente:

1. Que los vehículos automotores propulsados por motores de combustión interna producen, en general, tres tipos de emisiones de gases contaminantes:
 - a) emisiones evaporativas,
 - b) emisiones por el tubo de escape, y
 - c) emisiones de partículas por el desgaste tanto de los frenos como de las llantas.
2. Que las **emisiones evaporativas** son causadas por la evaporación de combustible, pueden ocurrir cuando el vehículo está estacionado y también cuando

está en circulación; su magnitud depende de las características del vehículo, factores geográficos y meteorológicos, como la altura y la temperatura ambiente y, principalmente, de la presión de vapor del combustible. La variedad de procesos por los que se presentan emisiones evaporativas en los vehículos incluye:

- Emisiones diurnas: Son generadas en el sistema de combustible del vehículo debido a los cambios de temperatura a través de las 24 horas del día.
- Emisiones del vehículo recién apagado con el motor caliente: Se presentan una vez que se apaga el motor, debido a la volatilización del combustible por su calor residual.
- Emisiones evaporativas en circulación: Se presentan cuando el motor está en operación normal.
- Emisiones evaporativas del vehículo en reposo con el motor frío: Ocurren principalmente debido a la permeabilidad de los componentes del sistema de combustible.
- Emisiones evaporativas durante el proceso de recarga de combustible: Consisten en fugas de vapores del tanque de combustible durante el proceso de recarga; se presentan mientras el vehículo está en las estaciones de servicio y para efectos de inventarios de emisiones, son tratadas típicamente como fuente de área.

3. Que las **emisiones por el tubo de escape** son producto de la quema del combustible (sea éste gasolina, diésel u otros como gas licuado o biocombustibles) y comprenden a una serie de contaminantes tales como: *el monóxido y bióxido de carbono, los hidrocarburos, los óxidos de nitrógeno y las partículas.*

Además, ciertos contaminantes presentes en el combustible como el azufre y, hasta hace algunos años, el plomo se libera al ambiente a través del proceso de combustión. Asimismo, las emisiones por el tubo de escape dependen de las características del vehículo, su tecnología y su sistema de control de emisiones; los vehículos más pesados o más potentes tienden a generar mayores emisiones por kilómetro recorrido y las normas que regulan la construcción de vehículos determinan tanto su tecnología, así como la presencia o ausencia de equipos de control de emisiones, como los convertidores catalíticos. El estado de mantenimiento del vehículo y los factores operativos, la velocidad de circulación, la frecuencia e intensidad de las aceleraciones y las características del combustible (como su contenido de azufre) juegan un papel determinante en las emisiones por el escape.

4. Señalan cuales son los **contaminantes emitidos por las fuentes vehiculares y sus impactos en el medio ambiente y la salud**, la gasolina y el diésel son mezclas, principalmente, de hidrocarburos, compuestos que contienen átomos de hidrógeno y carbono. Si la combustión en un motor fuera perfecta, el oxígeno en el aire convertiría todo

el hidrógeno del combustible en agua y todo el carbono en dióxido de carbono. En la realidad, el proceso de combustión no es perfecto y, en consecuencia, los motores de los automóviles emiten varios tipos de contaminantes como son monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, bióxido de azufre, plomo, amoniaco y metano.

En el mismo sentido, apuntan que de acuerdo con datos del INEGI en nuestro país circulan más de 45 millones de vehículos automotores, este número incluye automóviles, camiones y camionetas para pasajeros, camiones para carga y motocicletas, así como el tipo de servicio oficial, público y particular.

Asimismo, señalan que en el Valle de México las emisiones generadas por vehículos representan hasta un 60% de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas como reportan los estudios de la ONU, lo más alarmante es que de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren en nuestro país más de 14 mil personas a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire.

Indican que la ONU Habitat ha señalado que las ciudades mexicanas padecen serios problemas de contaminación ambiental, y el sector transporte es una de sus principales causas al contribuir con el 20.4% de la emisión de GEI, de los cuales el 16.2% proviene del subsector automotor, en su mayoría, por viajes en transporte individual motorizado.

Resaltan que en algunas zonas metropolitanas como en el Valle de México las emisiones generadas por vehículos, representan hasta un 60% de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas (PM-10), y lo más grave, es que de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren en nuestro país 14,700 personas a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire, y es que los congestionamientos viales en las principales arterias que comunican los centros urbanos conllevan a un deterioro de la calidad del aire y por ende de la salud de la población.

Los automóviles particulares generan el 18% de las emisiones de CO², principal gas causante del efecto invernadero. Precisan que este fenómeno podría costar al país hasta el 6% del PIB, si no se toman las medidas de prevención adecuadas. En las cinco ZM del país que concentran el 40% de la población urbana nacional, las pérdidas por externalidades negativas alcanzan costos que rondan el 4% del PIB².

NOVENA. Según datos de distintas Organizaciones no gubernamentales, en México a finales del siglo XX resurge el interés por la electromovilidad y por desarrollar soluciones de movilidad alternativas a los motores de combustión interna. Este interés está asociado a la problemática del impacto ambiental que tienen los vehículos con motor de combustión interna, la proyectada escasez de reservas de combustibles fósiles y

² Consultado en <https://onuhabitat.org.mx/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire> el 11 de marzo de 2021.

nuevas regulaciones progresivas enfocadas a la reducción de emisiones. De igual manera sucede en el contexto internacional.

A su vez destacan que en nuestro país, el sector transporte es responsable de alrededor del 25 por ciento, o la cuarta parte del total de emisiones de carbono. En ese contexto, la transición a la electromovilidad se convierte en una alternativa viable y eficiente para reducir las emisiones hasta de un 35 por ciento para 2030, y a convertirse en un país neutral en carbono para 2050. Esto significa, dejar de emitir aproximadamente 297 millones de toneladas de carbono en 2030.

Sin embargo el marco legal existente, carece de objetivos y alcances limitados y no es suficiente para apoyar la transición hacia la electromovilidad en el país. La estructura y el contenido del marco regulatorio actual no han logrado plasmar con claridad las condiciones y reglas.

En ese contexto, contar con un plan o estrategia nacional de adopción de electromovilidad se convierte en un eje fundamental para lograr alcanzar estos compromisos. Si bien existen esfuerzos muy importantes por parte de distintas entidades del gobierno mexicano para fomentar la adopción de vehículos híbridos y eléctricos, es de suma relevancia que haya una estrategia coordinada con los distintos jugadores del ecosistema, para que estos esfuerzos se sumen y vayan en la misma dirección.

Para los consumidores, tanto individuos como empresas existen factores que son fundamentales en sus procesos de decisión de compra de vehículos híbridos y eléctricos:

- El diferencial de precio que existe todavía en el mercado mexicano entre los vehículos híbridos y eléctricos y aquellos con motor de combustión interna
- La disponibilidad de estaciones de carga disponibles a lo largo del territorio en México, sobre todo en carreteras.

Dentro de los objetivos primordiales que la adopción de esta estrategia debe de considerar se resaltan los siguientes:

- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero generados por el sector transporte
- Contribuir al cumplimiento de los objetivos internacionales de cambio climático
- Generar un impacto positivo en la salud pública y calidad de vida de los habitantes en el territorio nacional

Concluyen citando que la incorporación de vehículos híbridos y eléctricos en el parque vehicular en México tendrá como resultado que se dejen de emitir 15.8 millones de toneladas de CO² entre el periodo 2016-2030, considerando una penetración bajo un escenario de crecimiento natural de mercado. Si se introdujera una política nacional que incluya un esquema de incentivos, el ahorro en emisiones de CO² pudiera alcanzar 26.2

millones de toneladas. Esto significa un incremento de 65.8 por ciento, o 10.4 millones de toneladas de CO² adicionales.

D É C I M A. En consecuencia, esta comisión dictaminadora coincide respecto de la propuesta de reforma al artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático a fin de diseñar e implementar programas para la sustitución gradual de vehículos con motor de combustión por vehículos híbridos y eléctricos.

MODIFICACIONES

D É C I M O P R I M E R A. Por lo que hace la propuesta de adición del artículo 102 de la Ley General de Cambio Climático, esta Comisión estima que la Ley General de Cambio Climático establece facultades y atribuciones para diseñar y promover instrumentos económicos de carácter fiscal para incentivar el cumplimiento de los objetivos de la política nacional sobre el cambio climático conforme a lo establecido en los artículos 7, fracción XX; 22 fracción III, 33, fracción XIII, 92 párrafos primero y segundo, 93 y 102, fracción XIV.

En este sentido, la intención del proyecto de adición, que es promover entre autoridades fiscales y financieras y el sector automotriz, la renovación del parque vehicular nacional, a través de programas de estímulos fiscales en la compra de vehículos híbridos y eléctricos, sugiere el diseño y promoción de instrumentos económicos, mecanismos normativos y administrativos de carácter fiscal, financiero o de mercado, mediante los cuales personas y autoridades asumen beneficios y costos relacionados con la mitigación y adaptación del cambio climático, en este caso, con los mencionados programas de estímulo que incentiven el cumplimiento de los objetivos de la política nacional sobre el cambio climático, a través de la compra de vehículos híbridos y eléctricos como lo establece el artículo 92, primer párrafo, de la Ley General de Cambio Climático.

Por otro lado, la propuesta de la minuta proyecto de decreto queda sugerida en el capítulo relativo a la Evaluación de la Política Nacional de Cambio Climático, mismo que establece revisiones periódicas de la política nacional con el objetivo de emitir sugerencias y recomendaciones al Ejecutivo federal, a los gobiernos de las entidades federativas y a los municipios.

En este sentido, la evaluación, a través de lineamientos específicos, determina los resultados de las políticas implementadas y es importante por ser un instrumento que permite mantenerlas o modificarlas; en este caso, se trata de los resultados relativos al conjunto de intervenciones públicas desarrolladas por los tres órdenes de gobierno que contribuyen a reducir las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero y transitar hacia una economía baja en carbono.

Dictamen en Sentido Positivo, con modificaciones, respecto de la Minuta con Proyecto de Decreto que adiciona los artículos 34 y 102 de la Ley General de Cambio Climático, en materia de Vehículos Híbridos y Eléctricos.

La propuesta de adición al artículo 102, como se ha expuesto, resultaría un instrumento económico de carácter fiscal, distinto del propósito de evaluación que tiende a la revisión de los resultados de los objetivos que reflejen una ruta efectiva y eficiente en la mitigación y adaptación de los efectos del cambio climático, en este sentido, la propuesta de adición de una fracción V Bis al artículo 102, resultaría inviable.

Por lo anteriormente expuesto, la Comisión de Cambio Climático y Sostenibilidad de la Cámara de Diputados, haciendo los debidos ajustes de técnica legislativa y, para los efectos del artículo 72, inciso E, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, **estima proceden**

te la aprobación de la reforma planteada con **modificaciones**, por lo que somete a consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente proyecto de:

DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN INCISO H) A LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 34 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO, EN MATERIA DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS.

Artículo Único.- Se adiciona un inciso h) a la fracción II del artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático, para quedar como sigue:

Artículo 34. ...

I. ...

II. ...

a) a g) ...

h) Diseñar e implementar programas para la sustitución gradual de vehículos con motor de combustión por vehículos híbridos y eléctricos.

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.

PALACIO LEGISLATIVO DE SAN LÁZARO.- CIUDAD DE MÉXICO A CATORCE DE FEBRERO DE DOS MIL VENTICUATRO

POR LA COMISIÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO Y SOSTENIBILIDAD






Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la comisión de Cambio
Climático y Sostenibilidad

LXV
Ordinario

Reporte Votacion Por Tema

NOMBRE TEMA 1. En sentido positivo de la minuta con proyecto de decreto que adiciona los artículos 34 y 102 a la Ley General de Cambio Climático, en materia de Vehículos Híbridos y Eléctricos.

INTEGRANTES Comisión de Cambio Climático y Sostenibilidad

Diputado	Posicion	Firma
 Adriana Bustamante Castellanos	A favor	50F0B627BF1A16CB1BFC8FAD27B57 5957EB3C1AE596F6EFC49B3932DE7 8D5A1776E6DF06E39FF60F39C886B 42C8D6671C7DFBC40A8EBA0E7011 6BFA302C161F4
 Alfredo Porras Domínguez	A favor	50FD023530D4218A77A4DC4E90D24 6EE7E1FC4272F8E6D2164DA0978C5 E9D86ACBE322D0C188D21BF2269D 1CB20A7BFB6A131E9646DC02AA32 B07A3CA78B7578
 Ali Sayuri Núñez Meneses	A favor	A408DA2730C9513E9EAC4BC763383 7CF9574C3C66EB38A82EF6F2D8E62 D92DEFC44933F0E3771FA1C2D1E7 BE44901F23CEF4A8E5EEB00CEE90 4F200FF1B767D3
 Ángel Domínguez Escobar	A favor	88B13CD2E4FA77CFC577F8D798EE F63981F325A5454D9DD798F1B05BF 2F48B801D486FB1C5556C61DB3A2F 08CC73108D939C7750A4D6212814B 6899078752413
 Carlos Alberto Manzo Rodríguez	A favor	3BCA89EC4E8E24CAA0EE318AA2C4 43FD83D5D42B9FB84A1B7555B5DA DE7933278683AD51C625664DB3A4F 0727996D05AFFE54480C7BEF62D09 BCD23D02FE3219

Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la comisión de Cambio
Climático y Sostenibilidad

LXV

Ordinario

NOMBRE TEMA 1. En sentido positivo de la minuta con proyecto de decreto que adiciona los artículos 34 y 102 a la Ley General de Cambio Climático, en materia de Vehículos Híbridos y Eléctricos.

INTEGRANTES Comisión de Cambio Climático y Sostenibilidad



Diana María Teresa Lara Carreón

A favor

9543C6F68A6F3E2D5395C56E0AB83
58F6BB9CCF520B738CC74BBD157F
5EC127C1246DD58208B2BBD48315F
849D2E7AB32ACF60E5B85A16A0145
0CCF28EA41ABE



Edna Gisel Diaz Acevedo

A favor

040A7500ACC93154C95D5E4E73E36
299E068A8EC9FC223204F6B538E65
5D554BEC70C64D660F4DE9465D760
522C099C45E320893D86758CC9088
C1ECBB4184FD



Erika Vanessa Del Castillo Ibarra

A favor

08D1265A0F3EFD5517D20F0591CD1
8449980B240AEAF97B9D5277BCD17
1746424F70B142EA849989F02A6D3E
E76A481E2E0B8D673D2669EB3475A
0FC4B3CC6E8



Esteban Bautista Hernández

A favor

7C5B1503E1C0DCA16052B21574F79
EA62E721DC3425B71354EFF60AC31
4566C76C872EDB444EE130F0EB936
552196FE23DF079A0EC75B88D1868
ABEDF595D3ED



Gabriel Ricardo Quadri De La Torre

A favor

0E57436D0602A54E29EC6D4AE384C
91C76915BC63BB98E2040712311EB
36E27676BC458027E4D7B1D91626F
F2B67C86FC6801B9A331E3B738420
E10F498BF535



Jasmine María Bugarín

A favor

E5B869C5C594AAB50886B6A418C24
9981ABEE10191337BCCC9FC3FCEB
7869C4B17DB17653717EE1AC20F48
7AB297E5970F00DBF69C0D79E0846
BB8514AA9390E

Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la comisión de Cambio
Climático y Sostenibilidad

LXV

Ordinario

NOMBRE TEMA 1. En sentido positivo de la minuta con proyecto de decreto que adiciona los artículos 34 y 102 a la Ley General de Cambio Climático, en materia de Vehículos Híbridos y Eléctricos.

INTEGRANTES Comisión de Cambio Climático y Sostenibilidad



Joaquín Zebadúa Alva

A favor

BA1546166F881A830D839CF51D9AE
BCD0ADA62E961FD81632453D2A84
C4020B09FA9CE5EFC04A86C535F35
C2A8D64F8C85576E47E8B3A583CA9
D92D5BEEF005A



José Guadalupe Ambrocio Gachuz

A favor

1E795BCF5ADD160E6BBEBCDCDF5
28AB56852427DA3835CB59FB65DD5
1D503E63F25FA97B57A4008237D9F
AA385B976420B453BB2847B6A1F927
BBBECE47E08A9



José Luis Báez Guerrero

A favor

406A0C2C43631A7A889685791B7A30
C2A7588D5DB5A73EDCC9A9BF7CC4
A0423D3C781B175FB517567952B5F5
A10350CFC05A48D7528AA9AC38505
D650ADB8DCD



José Luis Flores Pacheco

A favor

9398AA5661C91B226209A8D56DEA7
6E91FFA395038FA54E44E92A100F34
098B3D36DA9044189A27588C155E4
C1844B3B232AF9DAFD5D93C7E3B9
F896C7219C80



Julieta Mejía Ibáñez

A favor

CCAB0602C9E47CD7E155409813688
0D75654C3B6A05FE5A9027EC23B5E
8F142655F03220021256C939971125
D3E5CC9DC1C85B9FC3664440D6D6
73362A1C9A5D



Karla Estrella Díaz García

A favor

C0AFE91A690D1189B5BABB8CB7D5
187C454661EB90A21557DF5B8C7C1
820D927B747959223360491496ACC1
D4D996CB3C25C52B49868EAD83D0
1AB0A84E77FB4

**Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la comisión de Cambio
Climático y Sostenibilidad**

LXV

Ordinario

NOMBRE TEMA 1. En sentido positivo de la minuta con proyecto de decreto que adiciona los artículos 34 y 102 a la Ley General de Cambio Climático, en materia de Vehículos Híbridos y Eléctricos.

INTEGRANTES Comisión de Cambio Climático y Sostenibilidad



Klaus Uwe Ritter Ocampo

A favor

55F6269157434A300715F9589728CA
 5701FE5C31DD6B6B9040F9AC79F9D
 EA89C87BC16AE2AC87B77A624C60
 6054CFDDDA1A95E3D0E6FB170BAF
 F69CCE9E75D07



Luis Enrique Martínez Ventura

A favor

B662E175D428D6C6B442E96AE7DB6
 4E458883FF8D2ACD670BA397A6945
 8444A2ABAB31E401F86671CE72930
 BBE4500F3539C9FCD7821D4AADD5
 C2B3C1C9843E2



Ma. de Jesús Aguirre Maldonado

A favor

3916CBB29D98F7AD7897139E10E02
 81B8405DA916A15903BEEA51E6BDA
 DDEDBAAA524167D78FD290A67E82
 1B5277BD88F974609BF6C765C9CE1
 6D1A151B2CFB8



Magdalena del Socorro Núñez Monreal

Ausentes

E46B4347BD33CA0038345643E28EA
 369839D991834A14C875F4DB93CD9
 935673DB1211815458884DE5A46609
 84FDD8BEC44DC002977F2453F5060
 FCFF5FCBDC



María del Carmen Escudero Fabre

A favor

C6F3BF436FEFFA041985BAADC7901
 1EBEB4479B236C3A0A6E82C420711
 B0EA5EF89778AA0551CA5CDAC62C
 0A896451056350A3608E2CE70A3E8E
 2C76517FC2B2



Maximiano Barboza Llamas

A favor

27D075AD27005F8F7A4614D1A1FE2
 1DB0DFCDFAD20D344F97954B40172
 9CF783D1598370659CA36B4061028F
 E3F3F8A9B5641D7C7FE741D1198A6
 FD52266BAED

Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la comisión de Cambio
Climático y Sostenibilidad

LXV

Ordinario

NOMBRE TEMA 1. En sentido positivo de la minuta con proyecto de decreto que adiciona los artículos 34 y 102 a la Ley General de Cambio Climático, en materia de Vehículos Híbridos y Eléctricos.

INTEGRANTES Comisión de Cambio Climático y Sostenibilidad



Mirza Flores Gómez

A favor

B69A967C4B182B56446197063B244F
24F71C528D15EE5A7E349BA7DBB9
AA4D08EBC9DA92DA5A9DFBF1C8C
7D2E2A16A793EF3B13DF157EF8773
536CA6029304C9



Noel Mata Atilano

A favor

C6EF7D09FB78C8371C541FB23032F
82A86B6C18DBDC70578EB87BD9A3
DF6617ECB48F05BB9DCA674037221
EEB991A7061E2595483FDC169ACFD
23D689E2F8EB8



Olga Leticia Chavez Rojas

A favor

4DEAA1E807A93D545554D4DB51C61
62FA0B49760C95C0E38068C09D30C
A95FE4FBFC64E7E24AAB7F0153B56
247DBC9ABC731248594AF102CDB87
EF6F6C51ACC6



Rocio Esmeralda Reza Gallegos

A favor

4EA087B2AAD07FCF7CCD3881B0E7
0347FF14C62F4652286E403598AFAD
9BA5361D72ADEF751907ECB7BA72
A11CC596EBD2C4C1EE3F3F91FD55
DC7C3AE9501091



Rubén Gregorio Muñoz Álvarez

A favor

D228A6BB9D512E8D7903B1CED8B2
7D9039801545BE5A44BF85E515DDA
D02724FB43B49FB81F571D716E1DC
7A0FD9FFB667C8843AC6AD26A49B9
3C06EAAA72C47



Rubén Gregorio Muñoz Álvarez

A favor

D906D44333CCF827780F2A86E6F44
7438B730C6F980940509B42E96A051
19F6EADDBC4E35CD3EAD6A405DF6
8F1D5AD177D649F4D565782AC30D9
44C753FE819E



SECRETARÍA GENERAL
Secretaría de Servicios Parlamentarios
Comisión de Cambio Climático y Sostenibilidad

**Décimo Séptima Reunión Ordinaria de la comisión de Cambio
Climático y Sostenibilidad**

LXV
Ordinario

NOMBRE TEMA 1. En sentido positivo de la minuta con proyecto de decreto que adiciona los artículos 34 y 102 a la Ley General de Cambio Climático, en materia de Vehículos Híbridos y Eléctricos.

INTEGRANTES Comisión de Cambio Climático y Sostenibilidad



Valeria Santiago Barrientos

A favor

9A53E5F0E066E163EC8E8A1A79D12
756F26BB4A4595E8CB7585D5A6C6C
37BAB9598A860F9E934A5F82F0F345
75F25C1F0003FF03C46B7AE61B9EF
26109DA27E5

Total 30