

**DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA.**

P R E S E N T E

Quien suscribe, Diputada Adriana María Guadalupe Espinosa de los Monteros García, Integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, 30 numeral 1 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI y 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 79 fracción VI, 82, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía, la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY AMBIENTAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE VERIFICACIÓN DE MOTOCICLETAS**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La contaminación atmosférica es un de los principales riesgos ambientales en el mundo, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, anualmente se registran 7 millones de muertes prematuras anualmente por la mala calidad del aire ambiente, asimismo, estima que el 99% de la población mundial vive en lugares que no cumplen con las directrices de una buena calidad del aire.

Los contaminantes de mayor preocupación para la salud pública incluyen partículas, monóxido de carbono, ozono, dióxido de nitrógeno y dióxido de azufre. Todo el mundo está expuesto a la contaminación atmosférica, sin embargo, la exposición

puede variar significativamente entre poblaciones, zonas geográficas y condiciones ambientales.¹

La exposición a altos niveles de contaminación del aire puede causar una variedad de efectos adversos para la salud: aumenta el riesgo de infecciones respiratorias, enfermedades cardíacas, accidentes cerebrovasculares y cáncer de pulmón, las cuales afectan en mayor proporción a población vulnerable, en riesgo y marginada (niños, mujeres y ancianos).²

Los efectos de la calidad del aire sobre el ambiente y la salud de las personas, han permitido que a nivel internacional se incorpore el tema de la contaminación atmosférica en las agendas con alcances globales. De este modo, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible incorporó acciones específicas para reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, suelo y agua.

Asimismo, integró elementos para garantizar el acceso universal a servicios energéticos asequibles, fiables y modernos, al tiempo de reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, mediante la prestación de atención especial en la reducción de las emisiones contaminantes, los residuos sólidos, la producción de energía y utilización de fuentes renovables, así como el control de contaminantes tóxicos.

En ese sentido, se han promovido una serie de políticas públicas con buenos resultados comprobados para la reducción de la contaminación atmosférica, de acuerdo con la propia OMS, destacan las siguientes acciones:

¹ OMS/OPS. Calidad del Aire. Disponible en: <https://www.paho.org/es/temas/calidad-aire>. Disponible el 19 de noviembre de 2024.

² Ibidem.

- **"en la industria:** *utilización de tecnologías limpias que reducen las emisiones de las chimeneas industriales; gestión mejorada de desechos urbanos y agrícolas, incluida la recuperación del gas metano de los vertederos como una alternativa a la incineración (para utilizarlo como biogás);*
- **en el sector de la energía:** *garantizar el acceso a soluciones asequibles de energía doméstica no contaminante para cocinar, generar calor y alumbrar;*
- **en el transporte:** *adopción de métodos limpios de generación de electricidad; priorización del transporte urbano rápido, las sendas peatonales y los carriles para bicicletas en las ciudades, así como el transporte interurbano de cargas y pasajeros por ferrocarril; utilización de vehículos pesados de motor diésel más limpios y vehículos y combustibles de bajas emisiones, especialmente combustibles con bajo contenido de azufre;*
- **en la planificación urbana:** *mejoramiento de la eficiencia energética de los edificios y promoción de ciudades más compactas y con más zonas verdes para lograr una mayor eficiencia;*
- **en la generación de electricidad:** *aumento del uso de combustibles de bajas emisiones y fuentes de energía renovable sin combustión (solar, eólica o hidroeléctrica); generación conjunta de calor y electricidad; y generación distribuida de energía (por ejemplo, generación de electricidad mediante redes pequeñas y paneles solares);*
- **en la gestión de desechos municipales y agrícolas:** *estrategias de reducción, separación, reciclado y reutilización o reelaboración de desechos, así como métodos mejorados de gestión biológica de desechos tales como la digestión anaeróbica para producir biogás, que constituyen alternativas viables y de bajo costo a la incineración de desechos sólidos; cuando no se pueda evitar la incineración, será crucial la utilización de tecnologías de combustión con rigurosos controles de emisión; y*
- **en las actividades de atención de la salud:** *situar los servicios de salud en la vía del desarrollo con bajas emisiones de carbono puede contribuir a una prestación de servicios más resiliente y costoeficaz, además de reducir los riesgos medioambientales para la salud de los pacientes, los trabajadores de la salud y la comunidad. Al apoyar políticas inocuas para el clima, el sector de la*

*salud puede hacer gala de liderazgo público y a la vez mejorar la prestación de los servicios de salud.*³

La presencia y concentración de determinadas partículas en el medio ambiente son un indicador utilizado como referente científico para demostrar los efectos a la salud asociados con la constante exposición a estos contaminantes. Los principales contaminantes atmosféricos, según las Directrices sobre la Calidad del Aire de la OMS, son el monóxido de carbono (CO), el ozono (O₃), el dióxido de nitrógeno (NO₂) y el dióxido de azufre (SO₂), así como las partículas finas suspendidas (PM 2.5 y PM 10) y plomo (Pb).

Situación de la calidad del aire en México

En congruencia con las políticas públicas ambientales a nivel mundial, derivado de las preocupaciones sobre el riesgo a la salud de las personas por la alta exposición diversos contaminantes atmosféricos, así como de los compromisos asumidos por el país en materia de reducción de contaminantes y mejora de la salud, desde hace varias décadas se han instalado sistemas de monitoreo para medir y evaluar el impacto de la contaminación en la población y los recursos naturales.

El Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, reporta que a diciembre del año 2021 se tenían registrados 35 sistemas de monitoreo de calidad del aire (SMCA): 34 administrados por alguna autoridad gubernamental, ya fuera estatal o municipal y uno administrado por una institución académica (Instituto de Ingeniería y Tecnología de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez)⁴, los cuales están distribuidos en 30 entidades federativas, únicamente Baja California Sur y Quintana Roo no cuentan con un sistema de monitoreo.

³ OMS. Contaminación del aire ambiente (exterior) y salud. [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

⁴ INECC. (2021). Informe Nacional de Calidad del Aire. <https://sinaica.inecc.gob.mx/archivo/informes/Informe2021.pdf>

Los datos recabados por el INECC reportan que, en cuanto a las partículas finas (PM 10) solo en 10 de 133 estaciones se cumplió con los límites normados para la protección de la salud, por lo que 4% del universo observado tiene una buena calidad del aire. Caso similar observado para las partículas finas (PM 2.5), al observarse que en 5 de 120 estaciones se cumplió con los límites normados de protección a la salud, lo que equivale al 4.1% del universo observado. En cuanto al ozono (O3), de las 145 estaciones 12 cumplió con los límites normados de protección a la salud (8.3% del universo); el dióxido de azufre no rebasó los límites normados de protección de salud en 20 de 135 estaciones (14.8% del universo).

Este informe preliminar permite determinar que la calidad del aire en México presenta un balance negativo. De acuerdo con Ana Rosa Sánchez Moreno, investigadora de la Universidad Nacional Autónoma de México e integrante del Panel Intergubernamental de Expertos en Cambio Climático de Naciones Unidas (IPCC, por sus siglas en inglés), en el país mueren anualmente 21 mil personas por causas asociadas con la mala calidad del aire. La propia Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales del Gobierno Federal (SEMARNAT) y el INECC, estiman que México en el 2015 cerca de 29,000 muertes y casi 558,000 DALY (Años de vida ajustados por discapacidad) serían atribuibles a la mala calidad del aire.⁵

Si bien en México se cuenta con lineamientos como la NOM-025-SSA1-2014, que establece los límites permisibles de la concentración de partículas suspendidas PM₁₀ y PM_{2.5} en el aire, y la Norma Oficial Mexicana NOM-044, sobre los límites máximos permisibles de emisiones de vehículos pesados, México sigue siendo uno de los países de Latinoamérica, junto con Chile y Colombia, en los que sus ciudades superan por mucho los niveles establecidos por la OMS.⁶

⁵ SEMARNAT/INECC

⁶ SEMARNAT. Recuadro | Impactos en la salud y económicos por contaminación atmosférica en la

Situación en la Ciudad de México.

En la Ciudad de México el tema de la calidad del aire es uno de los problemas históricos desde los inicios de la década de los noventa, cuando la Organización Mundial de la Salud clasificó a la ciudad y su zona metropolitana como la ciudad con la peor calidad del aire a nivel mundial. Por lo que, desde ese entonces, la federación y las entidades federativas han implementado diversas políticas públicas para limitar las emisiones contaminantes y mejorar la calidad del aire.

Con el paso de las décadas, las concentraciones atmosféricas de todos los contaminantes mostraron reducciones significativas y, actualmente, solo el ozono (O₃) y las partículas suspendidas menores a 10 y 2.5 micrómetros (PM₁₀ y PM_{2.5}) superan los límites normados, en tanto que el dióxido de nitrógeno (NO₂), el dióxido de azufre (SO₂), el monóxido de carbono (CO) y el plomo se mantiene por debajo de los umbrales permisibles.⁷

No obstante, pese a las mejorías observadas para cada uno de los contaminantes criterio, también se ha observado una desaceleración en la tasa de mejoría en los últimos años. Los factores para explicar dicho fenómeno, se deben en parte a la complejidad del clima en la ciudad y la zona metropolitana, a los cambios de las fuentes contaminantes, siendo el sector transporte el principal sector de emisión de todos los contaminantes criterio.

El PROAIRE de la Zona Metropolitana del Valle de México⁸ señala que, a nivel "del total de muertes naturales en 2018, que suman 116 mil, más de la mitad fue a causa de alguna enfermedad o padecimiento que puede ser directamente atribuido o

Región Centro de México. Disponible en:
https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgeia/informe18/tema/recuadros/recuadro1_7.html

⁷ Gobierno de la Ciudad de México / Gobierno del Estado de México / Gobierno de Hidalgo. PROAIRE de la Zona Metropolitana del Valle de México. Disponible en:
https://dsiappsdev.semarnat.gob.mx/datos/portal/proaire/2022/38_ProAire_ZMVM.pdf.

⁸ *Ibidem*.

exacerbado por la mala calidad del aire, incluyendo múltiples enfermedades del sistema respiratorio, enfermedades cardiovasculares, cáncer de pulmón y diabetes mellitus tipo 2.”

Por lo antes expuesto, resulta de vital importancia mejorar las condiciones de calidad del aire de la Ciudad de México con el fortalecimiento de políticas públicas orientadas a la reducción de las fuentes contaminantes, ya que la calidad del aire se ve afectada por las fuentes móviles (transporte particular, pasajeros y de carga), fuentes puntuales (establecimientos industriales, comerciales y de servicio), fuentes de área (emisiones domésticas y misceláneas) y fuentes naturales (vegetación y suelos).

Del total de las fuentes emisoras, el sector transporte sigue siendo la principal fuente de contaminante por la alta contribución que tienen en la emisión de contaminantes atmosféricos y de gases y compuestos de efecto invernadero al utilizar combustibles fósiles. Al respecto, los autos particulares, SUV y motocicletas integran el mayor porcentaje de las emisiones contaminantes totales de este sector, “es de destacar la contribución cada vez mayor de las emisiones de las motocicletas”⁹.

En ese sentido, la presente iniciativa tiene como objetivo establecer que las motocicletas sean integradas al Programa de Verificación Vehicular Obligatoria de la Ciudad de México, por su crecimiento en la flota vehicular de la ciudad y por su considerable contribución a las fuentes contaminantes, que incluso ya es mayor en algunos rubros que el de las SUV a pesar de tener una menor flota vehicular.

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY AMBIENTAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE VERIFICACIÓN DE MOTOCICLETAS.

⁹ SEDEMA. Inventario de Emisiones 2020.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER.

La calidad del aire es un factor clave para el cumplimiento de diversos derechos humanos, principalmente aquellos relativos al medio ambiente sano y la salud. La exposición de las personas a un aire contaminado tiene implicaciones sociales y económicas relevantes. La de mayor preocupación sin duda las muertes prematuras y enfermedades asociadas a la exposición de contaminantes atmosféricos.

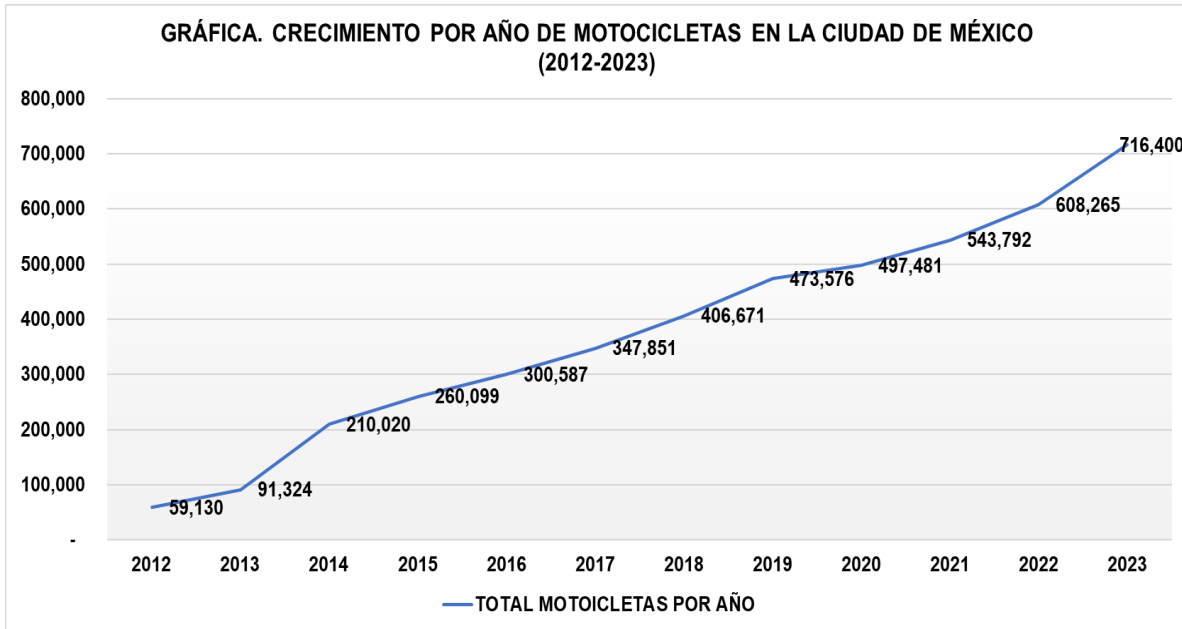
De ahí la necesidad de instrumentar políticas públicas y acciones dirigidas a controlar los contaminantes atmosféricos desde la fuente. Como se señaló previamente, en la Ciudad de México el transporte público es el sector que más contaminantes emite a la atmosfera, razón por la cual desde la década de los noventas se comenzó a implementar un programa para controlar las emisiones vehiculares.

El Programa de Verificación Vehicular Obligatoria en la Ciudad de México tiene como finalidad cumplir la obligación de las autoridades locales para la implementación de políticas públicas enfocadas en la protección de la salud humana, la protección al medio ambiente y la mejora de la calidad del aire, así como a reducir las consecuencias del cambio climático y calentamiento global, problemas que son de interés nacional e internacional, de los pueblos, solidaridad y cooperación; de ahí que deba prevalecer como una medida sobre el interés individual, máxime que con el mismo se pretende mitigar los impactos negativos sobre la salud pública.

Este programa se enfoca en evaluar los límites de emisiones contaminantes de los vehículos automotores que usa gasolina, gas, diésel u otro combustible, así como para verificar las condiciones operativas de los componentes de control ambiental, resulta aplicable para vehículos matriculados en la Ciudad de México como de otras entidades federativas que circulen por la misma.



Actualmente el programa no es aplicado a las motocicletas, pese a que, de acuerdo con el Inventario de Emisiones de la Zona Metropolitana del Valle de México el transporte privado es la principal fuente de contaminantes. Cabe señalar que, de acuerdo con el INEGI, en 2023 se tenían registradas en circulación en la Ciudad de México 716, 400 motocicletas, si se considera a la Zona Metropolitana del Valle de México, la cifra asciende a más de 1 millón. Asimismo, de 2012 a la fecha se observa una tendencia de crecimiento exponencial de forma anual.



Fuente elaboración propia con base en INEGI.

https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c=13158

En relación a las emisiones contaminantes, de los transportes particulares (autos, SUV y motocicletas) las motocicletas representan la segunda fuente de mayor contaminación, por encima de las SUV a pesar de que su flota vehicular es menor. Conforme a la siguiente tabla:

TIPO DE VEHÍCULO	FLOTA POR TIPO DE COMBUSTIBLE Y TECNOLOGÍA						FLOTA TOTAL
	GASOLINA	DIÉSEL	GLP	GN	HÍBRIDO	ELÉCTRIC OS	
Auto Particular	3,488,587	12,339	1,505	-	31,497	857	3,534,784
Camionetas SUV	1,184,778	16,320	634	-	7,921	46	1,209,699
Motocicletas	1,015,115	-	-	-	-	275	1,015,390
EMISIONES TOTALES TRANSPORTE PARTICULAR ZMVM, 2020 (T/año)							
Fuente contaminante	PM10	PM2.5	SO ₂	CO	NOX	COV	NH ₃
Auto Particular	2,831.01	876.25	193.92	184,569.41	31,881.94	32,257.12	710.57
Camionetas SUV	904.69	281.01	79.28	61,756.14	14,701.31	10,852.73	218.00
Motocicletas	1,097.78	680.37	89.12	379,064.29	10,635.93	40,862.20	789.78

Fuente: elaboración propia con base en el Inventario de Emisiones de la ZMVM, 2020.

Las emisiones contaminantes de las motocicletas reportan valores mayores para todos los rubros en comparación con las camionetas tipo SUV, asimismo, en comparación con los autos particulares, para los casos de los contaminantes criterio¹⁰ como son el dióxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles y amoníaco. Las motocicletas superan los contaminantes emitidos en comparación con las camionetas tipo SUV. Por lo que en términos ambientales, así como por el crecimiento de la flota vehicular deben ser incorporadas al programa de verificación vehicular obligatoria.

III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO.

Derivado de la aplicación de la metodología prevista en los incisos A), B, C) y D), unidad III de la "Guía para la incorporación de perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México"; y tomando en consideración el

¹⁰ Los contaminantes criterio son aquellos contaminantes normados a los que se les han establecido un límite máximo permisible de concentración en el aire ambiente, con la finalidad de proteger la salud humana y asegurar el bienestar de la población

contenido del Protocolo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación para Juzgar con Perspectiva de Género; se concluye que la presente iniciativa no configura formalmente una problemática con perspectiva de género.

IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN.

- La contaminación del aire es uno de los mayores riesgos ambientales que existen para la salud.
- En 2019, el 99% de la población mundial vivía en lugares donde no se respetaban las Directrices de la OMS sobre la Calidad del Aire.
- Los efectos combinados de la contaminación del aire ambiente y la del aire doméstico se asocian a 7 millones de muertes prematuras cada año.
- Se estima que en 2019 la contaminación del aire ambiente (exterior) provocó en todo el mundo 4,2 millones de muertes prematuras.
- El 89% de esas muertes prematuras se produjeron en países de ingreso bajo y mediano, y fue en las regiones de Asia Sudoriental y el Pacífico Occidental de la OMS donde se registraron las cifras más elevadas.
- La adopción de políticas e inversiones de apoyo al uso de medios de transporte menos contaminantes, la mejora de la eficiencia energética de las viviendas, la generación eléctrica, la industria, y una mejor gestión de los desechos municipales permitirían reducir algunas de las principales fuentes de contaminación del aire exterior en las ciudades. El acceso a energía doméstica no contaminante también contribuiría enormemente a reducir la contaminación del aire ambiente en algunas regiones.

- Mediante la disminución de los niveles de contaminación del aire los países pueden reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cardiopatías, cánceres de pulmón y neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma.
- En México, en 2015 se estimaba que más de 29 mil personas mueren al año por problemas relacionados con la mala calidad del aire
- En la Ciudad de México en 2020 la cifra de muertes asociadas a la mala calidad del aire o cuyos efectos potenciaron muertes prematuras asciende a más de 60 mil personas.
- El número de motocicletas en la Ciudad de México ha crecido exponencialmente en los últimos doce años, actualmente existen más de 700 considerando únicamente las registradas en la capital y más de 1 millón si se contempla la zona metropolitana.
- Las motocicletas son la segunda fuente de contaminación de la zona metropolitana si se considera el sector transporte particular, por encima de las camionetas SUV, incluso emiten mayores contaminantes criterio en algunos rubros como el dióxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles y amoníaco.
- Dentro de la Agenda 2030, siete objetivos son particularmente relevantes para el ProAire. Estos son el 3, 5, 7, 11, 12, 13 y 15. El objetivo número tres se refiere a Salud y Bienestar, y busca garantizar una vida saludable y promover el bienestar para todas las personas a cualquier edad. Específicamente, la meta 3.9 establece que, al 2030, se debe reducir considerablemente el número de muertes y enfermedades causadas por

productos químicos peligrosos y por la contaminación del aire, el agua y el suelo.

V. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD.

PRIMERO. Que en materia de emisiones a la atmosfera, el Estado Mexicano ha suscrito los instrumentos internacionales siguientes:

A.- El Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono, firmado por el Estado Mexicano en 1987, establece como obligación general, que las partes tomarán las medidas apropiadas, para proteger la salud humana y el medio ambiente contra los efectos adversos o que puedan resultar de las actividades humanas que modifiquen o puedan modificar la capa de ozono, con tal fin, las partes adoptaran las medidas legislativas o administrativas adecuadas y cooperarán en la coordinación de las políticas públicas para controlar, limitar, reducir o prevenir las actividades humanas bajo su jurisdicción o control.

B. El Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales "Protocolo de San Salvador" publicado el 1º de septiembre de 1998, en su artículo 11, señala que toda persona tiene derecho a vivir en un medio ambiente sano y a contar con los servicios públicos básicos, quedando obligado el Estado Mexicano a promover la protección, preservación y mejoramiento del medio ambiente.

C.- La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático,

ratificada por México en 1993, tiene como objetivo lograr la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático.

D.- El Acuerdo de París, aprobado por las partes en diciembre de 2015, tiene como objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y para ello se deberá mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático.

E.- El Acuerdo en materia de Cooperación Ambiental (ECA) suscrito por los gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos, Estados Unidos de América y Canadá, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de julio de 2020. Los objetivos del ECA son: modernizar y mejorar la efectividad de la cooperación ambiental entre las Partes; utilizar la cooperación ambiental como un medio para promover políticas comerciales y ambientales de apoyo mutuo, incluyendo la implementación de las metas y objetivos ambientales establecidos en el T-MEC; fortalecer la cooperación entre las Partes para conservar, proteger y mejorar el medio ambiente; promover la coordinación y la participación pública en el desarrollo de leyes, regulaciones, procedimientos, políticas y prácticas ambientales, y fortalecer la colaboración relacionada con el cumplimiento y aplicación de leyes y regulaciones ambientales.

SEGUNDO. Que el artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (Constitución) establece que todas las personas gozarán de los

derechos humanos reconocidos en ella y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano es parte, asimismo, las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad a la misma, favoreciendo en todo momento la protección más amplia.

TERCERO. Que el artículo 4º, párrafo quinto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo, salud y bienestar, ordenando al Estado garantizar el respeto a este derecho.

CUARTO. Que la Ley General de Cambio Climático expedida en el año 2012, tiene por objeto garantizar el derecho a un medio ambiente sano y establecer la concurrencia de facultades de la federación, las entidades federativas y los municipios en la elaboración y aplicación de políticas públicas para la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero; regular las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero para que México contribuya a lograr la estabilización de sus concentraciones en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático considerando en su caso, lo previsto por el artículo 2o. de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y demás disposiciones derivadas de la misma.

QUINTO. Que la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA) tiene como objeto propiciar el desarrollo sustentable y establecer las bases para la prevención y control de la contaminación del aire así como el establecimiento del ejercicio de las atribuciones que en materia ambiental corresponde a la Federación, las entidades federativas, los Municipios y las

demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, bajo el principio de concurrencia previsto en el Artículo 73 fracción XXIX - G de la Constitución.

SEXO. Que la LGEEPA en sus artículos 7º fracción III y 112, fracción V, establecen que en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, a los Estados les corresponde establecer y operar los sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación.

SÉPTIMO. Que la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 13 apartado A establece que toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, facultando a las Autoridades locales a la adopción de las medidas necesarias en el ámbito de sus competencias, para la protección del medio ambiente, la preservación y restauración del equilibrio ecológico, con el objetivo de satisfacer las necesidades ambientales para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras.

OCTAVO. Que la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México, señala como objetivo el establecimiento de políticas públicas que permitan propiciar la mitigación de gases de efecto invernadero, la adaptación al cambio climático, y coadyuvar al desarrollo sustentable, a través de la creación e instrumentación del Programa de Acción Climática y la Estrategia Local de Acción Climática de la Ciudad de México, y otros programas.

NOVENO. Que la Ley Ambiental de la Ciudad de México, prevé entre sus objetos el prevenir y controlar la contaminación del aire, agua y suelo en la Ciudad de México en aquellos casos que no sean competencia de la Federación, asimismo, se aplicará dicha Ley en la prevención y control de la contaminación atmosférica proveniente de fuentes fijas o móviles en la Ciudad de México, por lo que, le

corresponde a la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México, entre otras atribuciones la de formular, conducir y evaluar la política ambiental en la Ciudad de México, así como los planes y programas que de ésta se deriven, en concurrencia con la que en su caso hubiere formulado la Federación.

Así mismo, dicha Ley señala que, para la protección a la atmósfera los criterios que deben permear son entre otros: que las políticas y programas de las Autoridades ambientales estén dirigidas a garantizar que la calidad del aire sea satisfactoria en la Ciudad de México con base en los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes a la atmósfera, establecidos en las normas oficiales mexicanas y demás normativa aplicable; y que las emisiones de todo tipo de contaminantes a la atmósfera, sean de fuentes fijas o móviles, deben ser prevenidas, reguladas, reducidas y controladas, para asegurar una calidad del aire satisfactoria para la salud y bienestar de la población y el mantenimiento del equilibrio ecológico.

DÉCIMO. Que el artículo 5 fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México faculta a las Diputadas y los Diputados de esta soberanía a iniciar leyes y decretos ante el Congreso de la Ciudad de México como parte del proceso legislativo para modificar, adicionar o derogar las disposiciones del andamiaje normativo de la ciudad.

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY AMBIENTAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE VERIFICACIÓN DE MOTOCICLETAS.

VII. ORDENAMIENTO A MODIFICAR.

Por lo antes expuesto, el siguiente cuadro comparativo sintetiza la reforma



<p>Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por otras entidades federativas o en el extranjero, así como las placas emitidas por la Secretaría de Relaciones Exteriores, para prevenir y reducir las emisiones contaminantes, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables. Si los vehículos incumplen las limitantes a la circulación, serán sancionados.</p> <p>Asimismo, la Secretaría promoverá la coordinación e implementación conjunta de la normatividad referente a criterios de eficiencia energética en los vehículos, con el fin de generar sinergias entre las medidas que buscan mejorar la calidad del aire y aquéllas para reducir las emisiones de compuestos y gases de efecto invernadero.</p>	<p>de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por otras entidades federativas o en el extranjero, así como las placas emitidas por la Secretaría de Relaciones Exteriores, para prevenir y reducir las emisiones contaminantes, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables. Si los vehículos incumplen las limitantes a la circulación, serán sancionados.</p> <p>...</p>
<p>Artículo 205.- Los propietarios o poseedores de vehículos automotores en circulación matriculados en la Ciudad de México, deberán someter sus unidades a la verificación de emisiones contaminantes, en los centros de verificación de emisiones vehiculares autorizados por la Secretaría dentro del periodo que le corresponda en los términos del programa de verificación vehicular obligatoria que al efecto se expida y, en su caso, reparar los sistemas de control de emisiones de contaminantes y sustituir los equipos y dispositivos que no funcionen conforme</p>	<p>Artículo 205.- Los propietarios o poseedores de vehículos automotores y motocicletas en circulación matriculados en la Ciudad de México, deberán someter sus unidades a la verificación de emisiones contaminantes, en los centros de verificación de emisiones vehiculares autorizados por la Secretaría dentro del periodo que le corresponda en los términos del programa de verificación vehicular obligatoria que al efecto se expida y, en su caso, reparar los sistemas de control de emisiones de contaminantes y sustituir los equipos y</p>



al diseño original del fabricante, en los términos que determine el programa de verificación vehicular correspondiente.	dispositivos que no funcionen conforme al diseño original del fabricante, en los términos que determine el programa de verificación vehicular correspondiente.
Artículo 206.- El propietario o poseedor del vehículo deberá pagar al Centro de Verificación de Emisiones Vehiculares respectivo, la tarifa autorizada por la Secretaría en los términos del programa de verificación vehicular obligatoria que en su momento se encuentre vigente para la Ciudad de México.	Artículo 206.- El propietario o poseedor del vehículo automotor y motocicleta deberá pagar al Centro de Verificación de Emisiones Vehiculares respectivo, la tarifa autorizada por la Secretaría en los términos del programa de verificación vehicular obligatoria que en su momento se encuentre vigente para la Ciudad de México.
Artículo 207.- El propietario o poseedor de un vehículo que no haya realizado la verificación dentro del periodo que le corresponda, de acuerdo al calendario establecido en el programa de verificación vehicular obligatoria que al efecto se expida, podrá circular únicamente para trasladarse a un taller mecánico o a un Centro de Verificación de Emisiones Vehiculares, dentro de los treinta días naturales siguientes a la fecha en que haya realizado el pago de la multa correspondiente, independientemente de la multa que establezca el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. En caso de que no se apruebe la verificación dentro del plazo señalado se volverá a pagar una multa.	Artículo 207.- El propietario o poseedor de un vehículo automotor y motocicleta que no haya realizado la verificación dentro del periodo que le corresponda, de acuerdo al calendario establecido en el programa de verificación vehicular obligatoria que al efecto se expida, podrá circular únicamente para trasladarse a un taller mecánico o a un Centro de Verificación de Emisiones Vehiculares, dentro de los treinta días naturales siguientes a la fecha en que haya realizado el pago de la multa correspondiente, independientemente de la multa que establezca el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México. ...
Artículo 208.- Si los vehículos en circulación rebasan los límites máximos permisibles de emisiones	Artículo 208.- Si los vehículos automotores y motocicletas en circulación rebasan los límites máximos



<p>contaminantes o los criterios establecidos en la normativa correspondiente fijados por las normas correspondientes, serán sancionados y retirados de la misma por la autoridad competente, y no podrá circular hasta que acredite su cumplimiento.</p> <p>Para ello, la Secretaría por sí misma o en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, podrá establecer puntos de revisión de los vehículos en la vía pública o realizar acciones de vigilancia para detectar y sancionar vehículos.</p>	<p>permisibles de emisiones contaminantes o los criterios establecidos en la normativa correspondiente fijados por las normas correspondientes, serán sancionados y retirados de la misma por la autoridad competente, y no podrá circular hasta que acredite su cumplimiento.</p> <p>Para ello, la Secretaría por sí misma o en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, podrá establecer puntos de revisión de los vehículos automotores y motocicletas en la vía pública o realizar acciones de vigilancia para detectar y sancionar vehículos.</p>
<p>Artículo 209.- El propietario o poseedor del vehículo que incumpla con las normas oficiales mexicanas o las normas ambientales para la Ciudad de México, de acuerdo con el artículo anterior, tendrá un plazo de treinta días naturales para hacer las reparaciones necesarias y presentarlo a una nueva verificación. El vehículo podrá circular en ese período sólo para ser conducido al taller mecánico o al Centro de Verificación de Emisiones Vehiculares, debiendo acreditar fehacientemente la existencia de la cita correspondiente.</p>	<p>Artículo 209.- El propietario o poseedor del vehículo automotor y motocicleta que incumpla con las normas oficiales mexicanas o las normas ambientales para la Ciudad de México, de acuerdo con el artículo anterior, tendrá un plazo de treinta días naturales para hacer las reparaciones necesarias y presentarlo a una nueva verificación. El vehículo podrá circular en ese período sólo para ser conducido al taller mecánico o al Centro de Verificación de Emisiones Vehiculares, debiendo acreditar fehacientemente la existencia de la cita correspondiente.</p>
<p>Artículo 211.- Los vehículos matriculados en la Ciudad de México, así como de servicio público de transporte de pasajeros o carga que requieran de sistemas, dispositivos y equipos para</p>	<p>Artículo 211.- Los vehículos automotores y motocicletas matriculados en la Ciudad de México, así como de servicio público de transporte de pasajeros o carga que requieran de</p>



prevenir o minimizar sus emisiones contaminantes, lo harán conforme a las características o especificaciones que publique la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, en la Gaceta Oficial.	sistemas, dispositivos y equipos para prevenir o minimizar sus emisiones contaminantes, lo harán conforme a las características o especificaciones que publique la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, en la Gaceta Oficial.
---	---

VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta H. Soberanía el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. SE MODIFICAN LOS ARTÍCULOS 204, 205, 207, 208, 209 y 211; Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XLV BIS AL ARTÍCULO 4, TODOS DE LA LEY AMBIENTAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:

(...)

Artículo 4º.- ...

I. ... a XLV. ...

XLV BIS. Motocicleta: Vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, que está equipado con motor de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de cuarenta y nueve centímetros cúbicos de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumpla con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular;

XLVI. ... a LXIX. ...

(...)

Artículo 204.- La Secretaría podrá limitar la circulación de vehículos automotores **y las motocicletas** en la Ciudad de México, con base en la tecnología de control de emisiones y/o los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes a la atmósfera, establecidos en las normas oficiales mexicanas y demás normativa aplicable, incluyendo los que cuenten con placas expedidas por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por otras entidades federativas o en el extranjero, así como las placas emitidas por la Secretaría de Relaciones Exteriores, para prevenir y reducir las emisiones contaminantes, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables. Si los vehículos incumplen las limitantes a la circulación, serán sancionados.

...

Artículo 205.- Los propietarios o poseedores de vehículos automotores **y motocicletas** en circulación matriculados en la Ciudad de México, deberán someter sus unidades a la verificación de emisiones contaminantes, en los centros de verificación de emisiones vehiculares autorizados por la Secretaría dentro del periodo que le corresponda en los términos del programa de verificación vehicular obligatoria que al efecto se expida y, en su caso, reparar los sistemas de control de emisiones de contaminantes y sustituir los equipos y dispositivos que no funcionen conforme al diseño original del fabricante, en los términos que determine el programa de verificación vehicular correspondiente.

Artículo 206.- El propietario o poseedor del vehículo **automotor y motocicleta** deberá pagar al Centro de Verificación de Emisiones Vehiculares respectivo, la tarifa autorizada por la Secretaría en los términos del programa de verificación vehicular obligatoria que en su momento se encuentre vigente para la Ciudad de México.

Artículo 207.- El propietario o poseedor de un vehículo **automotor y motocicleta** que no haya realizado la verificación dentro del periodo que le corresponda, de acuerdo al calendario establecido en el programa de verificación vehicular obligatoria que al efecto se expida, podrá circular únicamente para trasladarse a un taller mecánico o a un Centro de Verificación de Emisiones Vehiculares, dentro de los treinta días naturales siguientes a la fecha en que haya realizado el pago de la multa correspondiente, independientemente de la multa que establezca el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.

...

Artículo 208.- Si los vehículos **automotores y motocicletas** en circulación rebasan los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes o los criterios establecidos en la normativa correspondiente fijados por las normas correspondientes, serán sancionados y retirados de la misma por la autoridad competente, y no podrá circular hasta que acredite su cumplimiento.

Para ello, la Secretaría por sí misma o en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, podrá establecer puntos de revisión de los vehículos **automotores y motocicletas** en la vía pública o realizar acciones de vigilancia para detectar y sancionar vehículos.

Artículo 209.- El propietario o poseedor del vehículo **automotor y motocicleta** que incumpla con las normas oficiales mexicanas o las normas ambientales para la Ciudad de México, de acuerdo con el artículo anterior, tendrá un plazo de treinta días naturales para hacer las reparaciones necesarias y presentarlo a una nueva verificación. El vehículo podrá circular en ese período sólo para ser conducido al taller mecánico o al Centro de Verificación de Emisiones Vehiculares, debiendo acreditar fehacientemente la existencia de la cita correspondiente.

(...)

Artículo 211.- Los vehículos **automotores y motocicletas** matriculados en la Ciudad de México, así como de servicio público de transporte de pasajeros o carga que requieran de sistemas, dispositivos y equipos para prevenir o minimizar sus emisiones contaminantes, lo harán conforme a las características o especificaciones que publique la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, en la Gaceta Oficial.

(...)

TRANSITORIOS

PRIMERO. - Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su promulgación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Gobierno de la Ciudad de México.

TERCERO. La Secretaría del Medio Ambiente deberá hacer las adecuaciones normativas, administrativas y reglamentarias necesarias para la implementación de la verificación vehicular obligatoria a las motocicletas en la Ciudad de México a partir del segundo semestre de 2025.

CUARTO. Los Centros de Verificación de Emisiones Vehiculares o Verificentros deberán adecuar sus instalaciones, así como contar con los instrumentos para llevar a cabo la medición de emisiones contaminantes provenientes de las motocicletas, así como evaluar la condición operativa de sus componentes de control ambiental, con el equipo y la tecnología autorizada por la Secretaría para dar cumplimiento al Transitorio Tercero del presente Decreto.

Dado en Palacio Legislativo del Congreso de la Ciudad de México, a los 17 días del mes de diciembre del 2024.





ATENTAMENTE



**DIPUTADA ADRIANA MARÍA GUADALUPE
ESPINOSA DE LOS MONTEROS GARCÍA**

Título	INICIATIVA_VERIFICACIÓN_DE_MOTOS__3_.docx
Nombre de archivo	INICIATIVA_VERIFI...DE_MOTOS__3_.docx
Id. del documento	b2c2d811e94d9bb77ddb1b1269d919a86f29c96f
Formato de la fecha del registro de auditoría	DD / MM / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	13 / 12 / 2024 18:16:24 UTC	Enviado para firmar a Adriana Espinosa (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) por adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx. IP: 189.217.206.31
 VISTO	13 / 12 / 2024 18:16:29 UTC	Visto por Adriana Espinosa (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.217.206.31
 FIRMADO	13 / 12 / 2024 18:16:49 UTC	Firmado por Adriana Espinosa (adriana.espinosa@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.217.206.31
 COMPLETADO	13 / 12 / 2024 18:16:49 UTC	Se completó el documento.