

QUE ADICIONA UNA FRACCIÓN V AL ARTÍCULO 49 DE LA LEY DE HIDROCARBUROS, A CAGO DE LA DIPUTADA CLAUDIA SOFÍA CORICHI GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO, EN LA SESIÓN DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL MIÉRCOLES 25 DE MAYO DE 2016

La suscrita Claudia Sofía Corichi García, diputada federal integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 55, 176, 179 y demás aplicables del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración de esta asamblea iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una fracción V al artículo 49 de la Ley de Hidrocarburos, al tenor del siguiente

Exposición de Motivos

I. Conducir un vehículo de pasajeros privado es quizás la actividad diaria más “contaminante” que el ciudadano común realiza y, a diferencia de las chimeneas industriales, es prácticamente imposible medir las emisiones de cada uno de los vehículos que circulan en una zona determinada; por lo tanto, se necesita utilizar herramientas distintas y especializadas para estimar las emisiones de las fuentes móviles en conjunto.

II. “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”¹.

III. “El consumo de combustibles fósiles y biomasa en México creció 50.2 por ciento en el periodo comprendido entre 1990 a 2010 pasando de 4 millones 297 mil 780 a 6 millones 454 mil 651 PJ. Por su parte, las emisiones de bióxido de carbono crecieron, sin considerar la biomasa en 48.9 por ciento, desde un valor de 274 mil 543 en 1990 a 408 mil 720 Gg de CO₂ en 2010. Las emisiones equivalentes de CO₂, que consideran el CH₄ y el N₂O se incrementaron en 52.8 por ciento, de un valor de 277 mil 686 a 424 mil 307 Gg equivalentes de CO₂”².

IV. “En el año 2010 el gas natural representó el combustible de mayor contribución a las emisiones, seguido por las gasolinas y el diésel. El crecimiento de emisiones se debe al aumento en el consumo de gas natural por las razones siguientes:

- En la generación eléctrica, al incremento de las plantas de Ciclo Combinado por los Productores Independientes, así como a la sustitución gradual que se dio de combustóleo por gas natural.
- En el sector industrial, también hubo sustitución de combustibles y aumento en el consumo de gas natural. El combustóleo es el combustible que ha disminuido sus emisiones debido a que ha sido sustituido por el gas natural.

El resto de los combustibles presentan un incremento sostenido en las emisiones de CO₂, sin embargo se ve un mayor crecimiento en la última década”³.

V. “El sector que más contribuye a las emisiones es el sector transporte, el cual aumentó 74.6 por ciento de 1990 a 2010 con una TCMA de 2.82 por ciento de CO₂, esto se debe al aumento del parque vehicular personal (que representa un 94.3 por ciento del consumo total del sector transporte)”, desde la presentación del Inventario Nacional de Emisiones, en el año 2012 se sugirió realizar medidas inmediatas al respecto, ya sea promoviendo un transporte público eficiente, así como la adquisición de autos más eficientes que reduzcan el consumo de combustibles.

VI. Un paso sería contar ya con tecnologías de baja emisión, esto, adaptándolas a través de las normas oficiales mexicanas que regulan a los vehículos nuevos, como la NOM 042 y la NOM 044, que buscan establecer límites máximos de emisiones de hidrocarburos totales, hidrocarburos no metano, óxidos de nitrógeno, partículas suspendidas, compuestos orgánicos volátiles y monóxido de carbono provenientes de vehículos ligeros, pesados y nuevos, respectivamente.

Consideraciones

Primera. Que el 30 de enero de 2006, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la norma oficial mexicana NOM-086-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005, sobre Especificaciones de los Combustibles Fósiles para la Protección Ambiental. En esta norma se incluyen, los niveles máximos permisibles en peso de azufre en el combustible líquido denominado gasóleo industrial que se consume por fuentes fijas en la Zona Metropolitana del Valle de México, por lo cual, se consideró conveniente con el fin de evitar duplicidades cancelar la NOM-051-SEMARNAT-1993 “Que establece el nivel máximo permisible en peso de azufre, en el combustible líquido gasóleo industrial que se consume por las fuentes fijas en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México” publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de octubre de 1993.

Asimismo, contiene las especificaciones generales de las gasolinas, en donde se establece que a partir de 2009 el máximo de partes por millón (ppm) sería de 30 ppm con un máximo de 80 ppm y un máximo de 15 ppm de azufre para el diésel a partir de Septiembre de 2009.

Segunda. Que, independientemente de lo que dicha norma pudiera establecer, a 5 años de que dicha norma oficial mexicana fuera publicada, dejó de tener ámbito de vigencia temporal con fecha 01 de febrero de 2012.

Tercera. Que el 30 de Octubre de 2015 se publicó la Norma emergente NOM-EM-005-CRE-2015 para regular el tema de Gasolinas, sin embargo, al ser una norma emergente, con vigencia de un año, dejará de tener vigencia el 01 de Septiembre de 2016.

Cuarta. Que, actualmente varios países Europeos han modificado sus legislaciones para establecer un límite de 10 ppm de azufre en las gasolinas que se comercializan, expenden e incluso producen en sus territorios. Asimismo, Estados Unidos, que ha sido el referente de México en épocas pasadas respecto al tema que se trata, está modificando su legislación para establecer ese mismo límite máximo de 10 ppm de azufre como límite máximo para las gasolinas que se expendan.

Quinta. El medio ambiente es un tema de importancia mundial, en el que México ha suscrito diversos tratados internacionales y, si empezamos no empezamos por barrer nosotros mismos nuestro patio, ¿qué cumplimiento podremos exigir a otros países?

Sexta. Que los beneficios por la reducción del contenido de azufre en los combustibles no se limitan a la disminución de emisiones de los vehículos nuevos, sino que se extienden a vehículos con tecnologías anteriores. Así, en aquellos vehículos a gasolina las emisiones de hidrocarburos,

monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno pueden reducirse entre 50 por ciento a 80 por ciento. Para los vehículos con motores a diésel, el combustible de bajo contenido de azufre (máximo 10 ppm) permite una disminución de partículas de más de 90 por ciento.

Séptima. Que la situación de la calidad del aire en las principales ciudades de México requiere atención y medidas de control, dado que millones de habitantes estamos expuestos a concentraciones de ozono y partículas que frecuentemente exceden las normas de calidad del aire, establecidas por la Secretaría de Salud.

La reciente contaminación en el Valle de México, es una prueba fehaciente de que deben disminuirse los niveles de contaminación producidos, en este caso los producidos por los automóviles, máxime que el propio artículo 4 de la Constitución garantiza el Derecho a un medio ambiente sano.

La Ciudad de México se encuentra entre las 5 ciudades más contaminadas del mundo, el incremento descomunal de automóviles en los últimos 10 años, es sumamente preocupante, según datos del Inegi, del 2005 al 2013 se duplicó el número de coches en la ciudad, pasando de 3.5 millones a 6.8 millones, incremento que antes tardaba cerca de 25 años en notarse.

Séptima. La Ley de Hidrocarburos señala, en su artículo 2o., que:

Esta ley tiene por objeto regular las siguientes actividades en territorio nacional:

I. ...

II. El tratamiento, refinación, enajenación, comercialización, transporte y almacenamiento del petróleo;

El artículo 49 de esta misma ley, establece que:

Para realizar actividades de comercialización de hidrocarburos, petrolíferos y petroquímicos en territorio nacional se requerirá de permiso. Los términos y condiciones de dicho permiso contendrán únicamente las siguientes obligaciones:

I. Realizar la contratación, por sí mismos o a través de terceros, de los servicios de transporte, almacenamiento, distribución y expendio al público que, en su caso, requiera para la realización de sus actividades únicamente con permisionarios;

II. Cumplir con las disposiciones de seguridad de suministro que, en su caso, establezca la Secretaría de Energía;

III. Entregar la información que la Comisión Reguladora de Energía requiera para fines de supervisión y estadísticos del sector energético, y

IV. Sujetarse a los lineamientos aplicables a los Permisionarios de las actividades reguladas, respecto de sus relaciones con personas que formen parte de su mismo grupo empresarial o consorcio”.

Por lo expuesto, es que someto a consideración del pleno de esta honorable asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto que añade una fracción V, al artículo 49, de la Ley de Hidrocarburos

Único. Se adiciona una fracción V, al artículo 49, de la Ley de Hidrocarburos, para quedar como sigue:

Artículo 49. ...

I. a IV. ...

V. No comercializar gasolinas con más de 10 partes por millón de azufre.

Transitorio

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

Notas

1 Guía Metodológica para la estimación de emisiones vehiculares. Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, México, 2008.

2 Actualización del Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero 1990-2010, para la Categoría de Energía; Instituto Nacional de Ecología y Cambio climático y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), México, DF; 2012, página 52.

3 *Ibidem*, página 53.

Dado en la sede de la Comisión Permanente, a los 25 de mayo de 2016.

Diputada Claudia Sofía Corichi García (rúbrica)

(Turnada a la Comisión de Energía. Mayo 25 de 2016.)