INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 160 DEL CÓDIGO FINANCIERO PARA EL ESTADO DE TLAXCALA Y SUS MUNICIPIOS.

DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES
DE LA LXIV LEGISLATURA
DEL H. CONGRESO DEL ESTADO DE TLAXCALA
P r e s e n t e s.

Quien suscribe, Diputado Jorge Caballero Román, en mi carácter de integrante del Grupo Parlamentario de MORENA de la LXIV Legislatura del Congreso del Estado de Tlaxcala; de conformidad con lo dispuesto en los artículos 46 fracción I, 47, 48 y 54 de la Constitución Política de Tlaxcala, así como 9 fracción II y 10 apartado A, 26 y 27 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Tlaxcala, 114 del Reglamento Interior del Congreso del Estado de Tlaxcala, así como por demás disposiciones relativas y aplicables, someto a consideración, respetuosamente, del Pleno de esta Soberanía la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 160 DEL CÓDIGO FINANCIERO PARA EL ESTADO DE TLAXCALA Y SUS MUNICIPIOS,** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La política integral de combate a la contaminación ambiental, se configura a partir de la implementación de acciones coordinadas por parte de los gobiernos, a fin de que, por medio de intervenciones de carácter público y obligatorio, se permita controlar y mitigar aquellas afectaciones al medio ambiente desde las fuentes generadoras de contaminantes.

Parte fundamental de la estrategia de control de fuentes emisoras de contaminantes ambientales, es el de limitar la circulación de aquellos vehículos de combustión interna, por medio de la medición de sus emisiones, a fin de que, aquel transporte que mas contamine tenga mayores restricciones en su circulación.

Los denominados Programas de Verificación vehicular, son precisamente, la política pública mas desarrollada en materia de restricción de emisiones contaminantes

generadas por vehículos, este programa consiste en el despliegue en el territorio específico, de un modelo de infraestructura tecnológica que mide las emisiones de los vehículos para la asignación de clasificaciones vehiculares de acuerdo a la cantidad de contaminantes que genera, socializado por medio de un sencillo pero eficaz sistema de calcomanías, en función de las cuales se establecen restricciones a la circulación en ciertos días de la semana.

Estas instalaciones al ser el principal elemento que hace posible la implementación de esta política pública de control de emisiones de fuentes móviles, se ha posicionado como una acción contundente de combate contra la contaminación atmosférica. Asimismo, su funcionamiento supone la definición de una serie de regulaciones que atienden diferentes aspectos, tanto de armonización de derechos de particulares, como del de la colectividad, la implementación logística y la determinación del pago de derechos para los gobernados.

Asimismo, es preciso señalar que las directrices técnico-operativas que definen tanto la tecnología a utilizar como las partículas y contaminantes a medir, y que establecen los umbrales de emisiones para otorgar a los conductores los diferentes tipos de calcomanías, se elaboran en el marco de todo un sistema articulado de creación de normas técnicas que funciona desde hace prácticamente tres décadas.

En este aspecto, esta determinación no corresponde por mera voluntad y decisión a las Entidades Federativas, sino que es consecuencia del trabajo del Sistema nacional de normalización, mismo que encuentra su fundamento en la Ley Federal de Metrología y Normalización, pero especialmente se debe a que su funcionamiento responde, en términos generales, a lo previsto por tal ley.

Este Sistema articulado se encarga de definir y coordinar la implementación de las correspondientes normas técnicas traducidas en texto denominadas Normas Oficiales Mexicanas, las cuales, se elaboran en el seno de los comités y subcomités de normalización que funcionan de acuerdo a esa ley, con la participación de sectores de la sociedad, pero también de las áreas técnicas del gobierno.

En el caso de las Normas Oficiales Mexicanas que abordan el tema de la política pública de control vehicular respecto de emisiones contaminantes, se trata de normas oficiales de carácter técnico en las que se definen qué partículas o contaminantes son medidos y cuáles son los umbrales a partir de los cuales intervienen las restricciones a la circulación.

El estudio del control de emisiones de fuentes móviles como componente de la política de combate a la contaminación atmosférica en nuestro país, revela la

conveniencia de aplicarlas desde el propio texto de las leyen en materia ambiental, en tanto vehículos de expresión y de acción de la autoridad, para el análisis de la implementación de una política en varias dimensiones:

En primer término, frente a otros ámbitos de intervención pública, las acciones de gobierno en materia de implementación de controles de emisiones contaminantes de vehículos automotores se debe encaminar a enfrentar la contaminación atmosférica y no como mero requisito para ejercer el derecho de movilidad; en este sentido los Programas de Verificación Vehicular en las Entidades Federativas han mostrado claras transformaciones en la acción pública. Esto se aprecia, por una parte, en la incorporación de modalidades específicas de coordinación entre la autoridad y los actores privados para su implementación (por ejemplo, la operación de los centros de verificación) y, por otra parte, en la generalización de la práctica de circular con la calcomanía relacionada con el control de emisiones de vehículos, sabedores los particulares que de no hacerlo, incurrirían en una serie de faltas concurrentes de carácter administrativo.

Los Programas de Verificación Vehicular han transitado por la valoración técnica, operativa y de especialistas medioambientales mostrando una aceptación y clara necesidad de permanencia; incluso estos programas no han sido exentos de cuestionamientos de carácter legal cuya determinación y posteriores ajustes han transitado por resoluciones de órganos jurisdiccionales quienes, al realizar la labor de ponderación del derecho a un medio ambiente sano versus el derecho de toda persona a la movilidad, han definido que existe un bien superior de carácter colectivo, ambiental, de salud pública y de sustentabilidad.

Ante los límites naturales de la acción de la autoridad pública para hacer frente a problemas de complejidad técnica y con una dimensión no desdeñable en términos de su aceptabilidad social, los gobiernos de las Entidades Federativas has podido superar retos legales y procesales, al diseñar e implementar distintas modalidades de acción capaces de generar la estabilización de un marco jurídico, de instituciones administrativas, y el establecimiento de una infraestructura y unas prácticas necesarias para la implementación de la política de control vehicular. Sin embargo, la sola permanencia de este programa, no garantiza por si solo, la erradicación de la contaminación ambiental por lo que este programa es complementario y sinérgico de la implementación de acciones de política pública ambiental, a fin de enfrentar el reto de introducir instrumentos, modalidades y soluciones innovadoras.

El Objetivo 13 de la Agenda de Desarrollo Sostenible consiste en adoptar medidas para combatir el cambio climático y sus efectos, tales como que:

"...los patrones climáticos están cambiando, los niveles del mar están aumentando, los eventos climáticos son cada vez más extremos y las emisiones del gas de efecto invernadero están ahora en los niveles más altos de la historia. Si no actuamos, la temperatura media de la superficie del mundo podría aumentar unos 3 grados centígrados este siglo"

Por ello, resulta necesario evaluar de manera constante el daño que realizan a la atmosfera los vehículos tanto en su papel de responsable de emisiones contaminantes, como por su rol de sector vulnerable a los efectos del cambio de clima global, consolidando las correspondientes medidas administrativas y de gobierno, para su restricción.

En razón de lo anterior, es claro que una de las principales alternativas frente al Cambio Climático consiste en la ejecución de medidas de moderación emplazadas a la disminución de gases y compuestos de efecto invernadero así como de medidas de adaptación que permitan disminuir las vulnerabilidades de los ecosistemas.

El objetivo de la verificación vehicular es el reducir al máximo las emisiones contaminantes de los vehículos en circulación. Un automóvil con carburador en mal estado mecánico puede emitir más del doble de contaminación y en muchas ocasiones sus emisiones son visibles.

Específicamente la verificación vehícular es una acción de control de la contaminación atmosférica, se ejecuta en numerosas naciones, principalmente en las ciudades con un gran número de vehículos y por ende altos índices de contaminación atmosférica, diversos países europeos, los Estados Unidos, Canadá, Japón aplican procedimientos de verificación vehicular análogos a los que se implementa en las Entidades Federativas de nuestro país.

Junto con la implementación y desarrollo de esta política pública, deben quedar claros los mecanismos financieros de acceso a este programa por parte de los particulares, es así que, con la intención de regular el cobro por la prestación del servicio de plataforma por cada certificado aprobatorio emitido por las Unidades de Inspección de Emisiones Contaminantes Vehiculares, se propone la Iniciativa de Reforma al Código Financiero, agregando este nuevo concepto en cumplimiento del numeral 2 de la Norma Oficial Mexicana NOM-167- SEMARNAT-2017, que establece lineamientos y requisitos que deberá cumplir el software requerido en la

operación de las Unidades de inspección del Emisiones Contaminantes Vehiculares.

Por lo tanto, el objeto de la presente Iniciativa consiste en consolidar por medio de la norma correspondiente, el pago de derechos por concepto de implementación del Programa de Verificación Vehicular en el Estado de Tlaxcala, de carácter armonizado a la legislación ambiental correspondiente.

De esta forma, se regula de manera clara el cobro de derechos por concepto de verificación vehicular, consolidando su fuerza legal, administrativa y financiera, al tiempo que se clarifican los recursos obtenidos por este concepto, mismos que se orientarán al gasto de contratación de la plataforma digital del Sistema Estatal de Verificación Vehicular y a la integración de los recursos del Fondo Estatal de Protección al Ambiente.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta Honorable Asamblea la presente iniciativa con:

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO. Se **ADICIONA** la fracción XII al artículo 160 del **Código Financiero para el Estado de Tlaxcala y sus Municipios**, para quedar como sigue:

Subsección Sexta
Derechos por los Servicios Prestados por la Secretaría de Medio Ambiente

Artículo 160. Los servicios que proporciona la Secretaría de Medio Ambiente causarán los respectivos derechos, mismos que deberán pagarse de la manera siguiente:

I. **Dictamen de la capacidad de carga turística:**
   a. **Por la evaluación y dictaminación de la capacidad de carga turística de los destinos turísticos que impliquen el aprovechamiento de los recursos naturales o que generen un impacto en los ecosistemas. 15 UMA**

II. **Dictamen para el derribo o poda de árboles y/o arbustos:**
   a. **Por la evaluación y dictaminación de la solicitud para el derribo de árboles y/o arbustos, el cobro será por cada espécimen o ejemplar autorizado, 1 UMA**

b. Por la evaluación y dictaminación de la solicitud para la poda de árboles y/o arbustos, el cobro será por cada espécimen o ejemplar autorizado, 0.25 UMA

III. Evaluación de manifestaciones de impacto ambiental:

a. Por la evaluación de manifestaciones de impacto ambiental por obras y actividades públicas o privadas que pudieran modificar el ambiente negativamente, pagarán los siguientes derechos.
   i. Modalidad Particular, 194 UMA
   ii. Modalidad Intermedio, 90 UMA
   iii. Modalidad Especifica, 22 UMA
   iv. Estudio de Riesgo, 90 UMA

b. Prórroga al resolutivo del manifiesto de impacto ambiental según modalidad:
   i. Modalidad Particular, 89 UMA
   ii. Modalidad Intermedio, 46 UMA
   iii. Modalidad Especifica, 11.5
   iv. Estudio de Riesgo, 46 UMA

IV. Prestación de servicios derivados del Programa de Verificación Vehicular Obligatoria:

a. Por el otorgamiento de concesiones para la operación de las Unidades de Inspección de Emisiones Contaminantes Vehiculares, 1000 UMA

b. Por la revalidación anual de la concesión para para la operación de las Unidades de Inspección de Emisiones Contaminantes Vehiculares (UIECV), se pagarán dentro de los primeros cuatro meses de cada año, 352 UMA

c. Por la adquisición de cada certificado y holograma "1 y 2", que realicen los concesionarios de las Unidades de Inspección de Emisiones Contaminantes Vehiculares (UIECV), 0.5 UMA

d. Por la adquisición de cada certificado y holograma cero "0", que realicen los concesionarios de las Unidades de Inspección de Emisiones Contaminantes Vehiculares (UIECV), 1 UMA

e. Por la adquisición de cada certificado y holograma doble cero "00", que realicen los concesionarios de las Unidades de Inspección de Emisiones Contaminantes Vehiculares (UIECV), 2 UMA

f. Por cada reposición de constancia de verificación vehicular, 2.5 UMA

g. Por la autorización para cambio de combustión de vehículos automotores de gasolina a gas, 0.5 UMA

h. En caso de ser procedente la autorización de solicitudes de excepción de pago de multa por verificación extemporánea, con base en lo dispuesto en el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria, 2 UMA

i. En caso de ser procedente la entrega de cualquier constancia de verificación, prevista en el programa de verificación vehicular, de forma administrativa por parte de la Secretaría, 2.5 UMA

j. Por la prestación del servicio de plataforma por cada certificado aprobatorio emitido por las Unidades de Inspección de Emisiones Contaminantes Vehiculares (UIECV), realizando el pago dentro de los cinco días hábiles posteriores a la conclusión del mes de la prestación del servicio, 0.4 UMA

V. Expedición y la actualización de la Licencia Ambiental Estatal, con vigencia anual:

a. Los derechos por la expedición de la licencia se pagarán, de conformidad con la siguiente clasificación:

Tipo de empresa	Industria	Comercio	Servicios	Derechos a pagar
Micro	0-30 empleados	0-5 empleados	0-20 empleados	24 UMA
Pequeña	31-100 empleados	6-20 empleados	21-50 empleados	62 UMA
Mediana	101 a 500 empleados	21-100 empleados	51-100 empleados	92 UMA
Grande	501 empleados en adelante	101 empleados en adelante	101 empleados en adelante	152 UMA

b. Los derechos por la actualización de la licencia se pagarían, de conformidad con la siguiente clasificación:

Tipo de empresa	Industria	Comercio	Servicios	Derechos a pagar
Micro	0 a 30 empleados	0 a 5 empelados	0 a 20 empleados	11 UMA
Pequeña	31 a 100 empleados	6 a 20 empleados	21 a 50 empleados	32 UMA
Mediana	101 a 500 empelados	21-100 empleados	51 a 100 empleados	47 UMA
Grande	501 empleados en adelante	101 empleados en adelante	101 empleados en adelante	72 UMA

VI. Por la expedición de la Cédula de Operación Anual (COA):

c. Por la expedición de la Cédula de Operación Anual (COA), 23 UMA

d. Por expedición de la Cédula de Operación Anual (COA), tramitada extemporáneamente, 35 UMA

VII. Planes de manejo de residuos de manejo especial, con vigencia anual:

a. Por la evaluación de los planes de manejo de residuos de los generadores que dentro del territorio del Estado deban sujetarse a los mismos, de conformidad con la normatividad aplicable, 35 UMA

VIII. Prestación de servicios de manejo de residuos sólidos urbanos y de manejo especial por parte de particulares en el Estado:

a. Autorización para la prestación del servicio de recolección y transporte de residuos sólidos urbanos y de manejo especial por parte de particulares, con vigencia anual:

i. Por cada vehículo utilizado en la prestación del servicio, sin cargo a las autoridades competentes, 14 UMA

ii. Por cada vehículo, cuya capacidad de carga o remolque sea de hasta 3.5 toneladas, utilizado en la prestación del servicio, 52 UMA

iii. Por cada vehículo, cuya capacidad de carga o remolque sea de 3.5 a 9 toneladas, utilizado en la prestación del servicio, 77 UMA

iv. Por cada vehículo, cuya capacidad de carga o remolque sea mayor a 9 toneladas, utilizado en la prestación del servicio, 132 UMA

v. Por cada vehículo con caja compactadora, así como por cada tolva o contenedor utilizado en la prestación de servicios de manejo de residuos, cuya capacidad sea menor a 8 toneladas, 152 UMA

vi. Por cada vehículo con caja compactadora, así como por cada tolva o contenedor utilizado en la prestación de servicios de manejo de residuos, cuya capacidad sea mayor a 8 toneladas, 212 UMA

b. Autorización para el manejo de residuos sólidos urbanos y de manejo especial, a través de la operación de centros de acopio, de compraventa de residuos y/o estaciones de transferencia, con vigencia anual:, 32 UMA

i. 1. La revalidación de la autorización para el manejo de residuos sólidos urbanos y de manejo especial, a través de la operación de centros de acopio, de compraventa de residuos y/o estaciones de transferencia, 10 UMA

c. Autorización para la prestación del servicio de tratamiento y disposición final de residuos sólidos urbanos y de manejo especial, con vigencia anual:, 352 UMA
   i. 1. Revalidación de la autorización para la prestación del servicio de tratamiento y disposición final de residuos sólidos urbanos y de manejo especial, con vigencia anual, 80 UMA

IX. Prestación de servicios de manejo de residuos sólidos urbanos y de manejo especial por parte de la Secretaría:
   a. Por la prestación del servicio de recolección y transporte de residuos sólidos urbanos y de manejo especial, por cada metro cúbico, 2 UMA
   b. La prestación del servicio de disposición final de residuos sólidos urbanos y de manejo especial se sujetará a los siguientes criterios:
      i. Por cada metro cúbico de residuos sólidos urbanos, cuando el servicio se preste directamente a los municipios que cuenten con convenio vigente con la Secretaría, 0.25 UMA
      ii. Por la disposición final de cada metro cúbico de residuos sólidos urbanos y de manejo especial, 2 UMA
      iii. Por la disposición final de cada metro cúbico de lodos, de proceso y/o residuales, 2.5 UMA

X. Registro de prestadores de servicios en materia ambiental, con vigencia anual:
   a. Por el otorgamiento de registro a los prestadores de servicios en materia de protección, conservación y restauración ambiental, 35 UMA
   b. Por el otorgamiento de registro a los prestadores de servicios turísticos que impliquen el aprovechamiento de los recursos naturales o que generen un impacto en los ecosistemas, 35 UMA
   c. Por el otorgamiento de registro a los prestadores de servicios en materia de impacto ambiental, estudios de riesgo y daño ambiental, 35 UMA
   d. Por el otorgamiento de registro a los prestadores de servicios relacionados con la prestación del servicio de verificación vehicular obligatoria:
      i. A los prestadores de servicios en las especialidades de mantenimiento preventivo y correctivo, equipos analizadores de gas y sistemas de video vigilancia, entre otros, 52 UMA

ii. A los prestadores de servicios en la especialidad de calibración de equipos analizadores de gases o de curva de calibración, 52 UMA

e. Por el otorgamiento de registro a los prestadores de servicios ambientales en materia de gestión y manejo de residuos, 35 UMA

XI. Registro de empresas acreditadas como Instituciones Ambientalmente Responsables, con vigencia anual:

a. Por el otorgamiento de registro de empresas acreditadas como Instituciones Ambientalmente Responsables, 16 UMA

XII. Expedición de copias certificadas:

a. Por hasta 10 fojas de copias certificadas, 1 UMA

b. Por cada foja adicional de copias certificadas, después de las primeras 10, 0.5 UMA

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Tlaxcala.

SEGUNDO. Se derogan todas las disposiciones que sean contrarias al presente Decreto.

TERCERO. La Secretaría de Finanzas deberá emitir a más tardar en los siguientes treinta días naturales al de la entrada en vigor del presente Decreto, un calendario para el cobro gradual de derechos, a fin de que los mismos se realicen sin afectar el poder adquisitivo de las y los ciudanos contribuyentes, con excepción de los establecidos en la fracción IV del presente ordenamiento.

Dado en la Sala de Sesiones del Palacio Juárez, Recinto Oficial del Poder Legislativo, en la Ciudad de Tlaxcala de Xicohténcatl, a los 29 días del mes de mayo del dos mil veintitrés.

Dip. Jorge Caballero Román