

INICIATIVA DE LOS DIPUTADOS MARÍA DE LOS ÁNGELES RODRÍGUEZ AGUIRRE Y MARKO CORTÉS MENDOZA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL, CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS, DE LA LEY ADUANERA, DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO Y DE LA LEY DE ADQUISICIONES, ARRENDAMIENTOS Y SERVICIOS DEL SECTOR PÚBLICO.

Los que suscriben, **María de los Ángeles Rodríguez Aguirre** y **Marko Cortes Mendoza**, diputados federales de la LXIII Legislatura del honorable Congreso de la Unión, del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I, 77, numerales 1 y 3, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta honorable Cámara de Diputados la presente **iniciativa con proyecto decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, la Ley del Impuesto al Valor Agregado, la Ley del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos, la Ley Aduanera, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, la Ley General de Cambio Climático y la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público**, con la finalidad de fomentar la producción, adquisición y uso de autos eléctricos, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

Los efectos en la salud pública, y en nuestro planeta en general, provocados por la contaminación atmosférica, específicamente la exposición a micro partículas y al ozono, llevaron a la Organización Mundial de la Salud (OMS) a establecer una relación cuantitativa entre los niveles de contaminación y resultados concretos relativos a la salud como el aumento de la mortalidad o la morbilidad, estimando 1,3 millones de muertes prematuras al año en todo el mundo por esta causa.

Las estimaciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) 2015, señalan que la contaminación urbana del aire será la principal causa medioambiental de muertes en el mundo en el año 2050. Actualmente, la exposición a partículas contaminantes del aire deriva en diversas enfermedades respiratorias, las cuales podrían duplicarse en 35 años por el envejecimiento y concentración de la población en zonas urbanas, causando muertes prematuras.

En México, cinco de las diez principales causas de muerte son enfermedades del corazón, tumores malignos, neumonía e influenza, enfermedades cardiovasculares y pulmonares crónicas, es decir enfermedades asociadas a la mala calidad del aire.

Según el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) los daños a la salud provocados por partículas atmosféricas de 10 micras tienen un alto impacto económico, de 2010 a 2013 generaron: 3.1 millones de consultas relacionadas con la contaminación; 53 mil hospitalización por esta misma causa; 19 mil muertes prematuras y casi 14 mil millones de pesos de pérdidas económicas. Mientras que el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) estima que los costos ambientales asociados a la contaminación del aire ascendían a 3.2 por ciento del PIB en 2014, lo que equivale a 542,283 millones de pesos.

En términos generales, se considera que los vehículos automotores se encuentran entre los principales responsables de la contaminación del aire en zonas urbanas. En el Inventario de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero 2013 de la OCDE, se señala que en México el sector transportes contribuyó con 26 por ciento de las emisiones

netas de gases efecto invernadero (GEI) a nivel nacional, mientras que en 2010, el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC) calculaba que en las ciudades mexicanas, el sector transporte contribuía con el 20.4 por ciento de la emisión de GEI, de los cuales 16.2 por ciento provenían del subsector automotor, en su mayoría, por viajes en transporte individual motorizado.

Lo que indica el crecimiento constante de la emisión de GEI en el país, derivado por el incremento del parque vehicular privado y una mayor concentración de la población; hoy día más del 72 por ciento de las personas residen en ciudades, de acuerdo al Consejo Nacional de Población (CONAPO), y se estima que la tasa de motorización pasó de 160 a 300 vehículos por cada 1,000 habitantes, del 2000 al 2012.

El Programa Especial de Cambio Climático 2014-2018, calcula que de seguir con esta tendencia de crecimiento para el 2020 las emisiones nacionales de GEI alcanzarían mil millones de toneladas, es decir, un 28 por ciento más que las de 2010.

De ahí que buena parte de las medidas de los diversos instrumentos internacionales que buscan reducir la emisión de los gases efecto invernadero están dirigidas a reducir los vehículos de combustión convencional. Particularmente, desde la Cumbre de la Tierra de Río de Janeiro de 1992 y el Convenio Marco de Naciones Unidas para el Cambio Climático, la cual entró en vigor en marzo de 1994, se parte del reconocimiento de que para lograr un desarrollo económico y social sostenible de todos los países, que permita una mayor eficiencia energética, al tiempo de controlar las emisiones de gases de efecto invernadero en general, es necesaria la aplicación de nuevas tecnologías.

En 2009, la Unión Europea estableció la Hoja de Ruta para una economía competitiva y baja en carbono, que prevé hacer que se generen cerca de un 80 por ciento menos de emisiones en Europa en el año 2050, respecto a las cifras registradas desde 1990. El plan propone que todos los sectores principalmente aquellos responsables de las emisiones en Europa (producción de electricidad, industria, transporte, edificios, construcción, agricultura) contribuyan a la transición hacia una economía baja en carbono, en función de su potencial tecnológico y económico.

En particular, en la parte de transporte se propone:

- Eliminar gradual pero completamente los vehículos de gasolina del transporte urbano.
- Desplazar al ferrocarril o el barco el 50 por ciento de los pasajeros y mercancías transportados por carretera entre ciudades alejadas más de 300 km entre sí.
- Aumentar al 40 por ciento la utilización por las compañías aéreas de combustibles sostenibles y con bajas emisiones de carbono.
- Reducir en un 40 por ciento las emisiones de carbono del transporte de mercancías.

Las medidas específicas sobre vehículos y combustibles limpios, implican la reducción en un 50 por ciento del número de unidades que funcionan con combustibles convencionales de aquí a 2030 y su progresiva eliminación total en las ciudades antes de 2050, con el objetivo prioritario de que los centros urbanos estén libres de emisiones de CO₂.

Bajo este compromiso, 14 países de la Unión Europea, integraron una alianza de cero emisiones para el 2050, con el propósito de inhabilitar a los automóviles que tengan motores de combustión interna y de esta forma reducir las emisiones contaminantes en un 40 por ciento. Este plan pretende que los automovilistas recurran a los vehículos híbridos, para después hacer uso de los eléctricos, y que los ciudadanos utilicen de forma mayoritaria el transporte público.

A esta alianza, también se han sumado algunas regiones de Estados Unidos, entre ellas California, Connecticut, Maryland, Massachusetts, Nueva York, Oregón, Rhode Island y Vermont; así como la provincia de Quebec, Canadá. Asimismo, cientos de organizaciones sociales con motivo de la Cumbre de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (COP21) en París, integran la Alianza por el Clima, la mayor coalición para salvar el planeta, fomentan este tipo de acciones a favor de cero emisiones contaminantes.

Estas medidas llevarán a desaparecer gradualmente los vehículos alimentados con combustibles derivados del petróleo y que la movilidad del futuro sea eléctrica. Avanzar en ese camino, no significa acabar con las empresas automotrices, sino un replanteamiento para lanzar modelos híbridos y eléctricos accesibles para toda la población. En la actualidad, varias empresas están desarrollando tecnologías *relacionadas con las emisiones cero, a fin de lograr autos que funcionen con* energía derivada de fuentes renovables, solar o eólica, o de biocombustibles.

México es uno de los países que ha ratificado los acuerdos internacionales para enfrentar el cambio climático, por lo que nuestro marco legal incluye diversas disposiciones para cumplir con las metas trazadas para el año 2020 y 2050. Específicamente, la Ley General de Cambio Climático (LGCC) con relación a la mitigación de emisiones de compuestos y gases de efecto invernadero, estableció como compromiso el reducir un 30 por ciento con respecto a la línea base en 2020, así como 50 por ciento a 2050 respecto a las emisiones de 2000.

Esta misma ley, mandata que para el año 2020, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) en coordinación con la Secretaría de Economía (SE), la Secretaría de Energía (SENER), la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA) y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), deberán haber generado en forma gradual un sistema de subsidios que promueva las mayores ventajas del uso de combustibles no fósiles, la eficiencia energética y el transporte público sustentable con relación al uso de combustibles fósiles.

En términos de políticas públicas, el *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018*, establece acciones específicas en materia sustentable y motivo de la presente iniciativa:

- Actualizar y alinear la legislación ambiental para lograr una eficaz regulación de las acciones que contribuyen a la preservación y restauración del medio ambiente y los recursos naturales.
- Promover el uso y consumo de productos amigables con el medio ambiente y de tecnologías limpias, eficientes y de bajo carbono.
- Establecer una política fiscal que fomente la rentabilidad y competitividad ambiental de nuestros productos y servicios.
- Promover esquemas de financiamiento e inversiones de diversas fuentes que multipliquen los recursos para la protección ambiental y de recursos naturales.
- Acelerar el tránsito hacia un desarrollo bajo en carbono en los sectores productivos primarios, industriales y de la construcción, así como en los servicios urbanos, turísticos y de transporte.
- Promover el uso de sistemas y tecnologías avanzadas, de alta eficiencia energética y de baja o nula generación de contaminantes o compuestos de efecto invernadero.
- Contribuir a mejorar la calidad del aire, y reducir emisiones de compuestos de efecto invernadero mediante combustibles más eficientes, programas de movilidad sustentable y la eliminación de los apoyos ineficientes a los usuarios de los combustibles fósiles.

En cuanto al uso de vehículos eléctricos o híbridos, la Estrategia Nacional de Cambio Climático, Visión 10-20-40, y como parte de las estrategias de mitigación en un horizonte de entre 10 y 40 años, se estableció como objetivo el uso común de vehículos eléctricos en transporte público. Alcanzar estas metas, requiere establecer políticas graduales y efectivas que involucren a todos los sectores vinculados con el transporte, la producción de vehículos, las instancias encargadas de aplicar los programas para la reducción de contaminantes y la eficiencia energética.

En nuestro país, sólo existen 260 vehículos eléctricos que circulan en el país, de ahí que para promover su desarrollo y uso en el país, en abril de 2015, la Comisión Federal de Electricidad (CFE) y la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) firmaron un Convenio de Colaboración para promover el uso de vehículos eléctricos, híbridos y las electrolinerías, en el cual se comprometen a realizar cinco objetivos:

- Promover de manera conjunta acciones que faciliten la instalación estratégica de electrolinerías, tanto en espacios públicos como privados.
- Elaborar un plan de desarrollo de electrolinerías con base en la demanda y el crecimiento del mercado de vehículos eléctricos e híbridos en México. En un principio y como parte del convenio, la CFE podría instalar medidores especiales en los hogares que tengan un auto eléctrico.
- Fomentar un diálogo con entidades en distintos órdenes de gobierno, así como en el sector privado para fomentar el uso de vehículos eléctricos e híbridos.
- Organizar eventos, cursos y talleres para difundir el potencial de la movilidad eléctrica e híbrida en México.
- Coordinar y proporcionar información relacionada con el mercado de vehículos eléctricos e híbridos en México y diseñar mecanismos para que sus asociados conozcan los programas derivados del convenio.

En este orden de ideas, es fundamental establecer una serie de incentivos fiscales necesarios para fomentar el desarrollo, adquisición y uso de automóviles eléctricos, toda vez que por sus características, constituyen un eficaz medio de movilidad que permite controlar las emisiones de CO₂ y otros contaminantes producidos por la actividad del transporte. De hecho, no producen emisiones contaminantes cuando están en uso, y solo se produce contaminación en los lugares de generación de energía eléctrica, la cual resulta significativamente menor de la que producen los autos de combustión interna.

Estos vehículos también contribuyen en la reducción de los niveles de ruido en nuestras ciudades y carreteras, mejorando además de la salud pública, la calidad de vida de las ciudades.

Entre otras ventajas, los autos eléctricos convierten en movimiento más del 90 por ciento de la energía que consumen, además de que en general, son de menor tamaño y peso, y presentan un rendimiento más elevado que los automóviles de combustión convencional. La eficiencia energética del vehículo eléctrico es casi el doble que el de combustión interna. Un coche eléctrico puede llegar a tener una eficiencia del 60 por ciento frente al 20 por ciento de los motores convencionales.

En este sentido, los vehículos eléctricos presentan muchas ventajas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, al tiempo de que si bien su costo inicial es más caro, a la larga genera ahorros económicos en el costo de la recarga y en los servicios de mantenimiento por la sencillez técnica en componentes y piezas que lo conforman.

De tal forma que este tipo de autos, resultan una alternativa atractiva para reducir de forma directa la dependencia energética de los hidrocarburos y sustituir el parque vehicular más antiguo y altamente contaminante por vehículos más eficientes y tecnológicamente sustentables.

A la fecha, existen algunos incentivos para incrementar la demanda de autos eléctricos, como el que estén exentos del pago de tenencia; que no requieran hacer el trámite de verificación vehicular, lo que genera ahorros superiores a 12 mil pesos, pues su promedio de vida útil es de 15 años; que existan convenios con centros comerciales y la industria automotriz para incrementar las estaciones de carga en todo el país, así como el que se puedan instalar dichas estaciones en el domicilio del poseedor de este tipo de autos.

Sin embargo, su precio sigue siendo elevado para incrementar su uso, toda vez que se sitúa entre los 280 y 700 mil pesos. Por lo que es fundamental generar incentivos fiscales que le permitan a un número mayor de mexicanos acceder a vehículos más eficientes, que además de generar un ahorro considerable en particular, haga posible

disminuir sustancialmente la emisión de gases de efecto invernadero a la atmósfera que tanto está afectando el clima en el planeta.

En Estados Unidos existen diversos incentivos para promover la introducción masiva de vehículos híbridos y eléctricos, al otorgar hasta 7,500 dólares de apoyo a quienes adquieren estos autos, lo que ha dado como resultado que actualmente alcancen tres por ciento del total del mercado. Mientras que en México, apenas alcanzamos 0.1 por ciento del mercado de automóviles nuevos.

La Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente establece en el artículo 22 Bis, que se consideran prioritarias, para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales que se establezcan conforme a la Ley de Ingresos de la Federación, las actividades relacionadas con, entre otras, los procesos, productos y servicios que, conforme a la normatividad aplicable, hayan sido certificados ambientalmente.

No podemos permitir que la salud de nuestra población se siga afectando por falta de acciones contundentes que incidan en mejor medio ambiente. No podemos seguir incentivando el uso de vehículos particulares y públicos que utilizan energía contaminante y no contribuyen de forma efectiva a disminuir y controlar las emisiones de gases efecto invernadero que tanto daño causa a nuestro entorno. Necesitamos una estrategia con visión de Estado para lograr un país sustentable.

Es así que la presente iniciativa tiene por objeto establecer diversos estímulos fiscales que hagan atractiva la producción, adquisición y uso de vehículos eléctricos con baterías recargables. Por ello, proponemos:

Que existan apoyos fiscales atractivos por la manufactura, ensamble y producción de automóviles eléctricos para que las empresas de autopartes y automotrices establezcan sus industrias en nuestro país, generando fuentes de ingreso y empleo para miles de personas, de manera directa e indirecta.

Que no se cobre ningún tipo de impuesto por la adquisición de este tipo de vehículos, ni Impuesto al Valor Agregado (IVA) ni arancel alguno para que disminuya su precio y que esto derive en esquemas de financiamiento más flexibles y blandos que incidan en una mayor accesibilidad para que más personas tengan la posibilidad de adquirirlos.

Que sean deducibles al 100 por ciento para personas físicas y morales en la Ley del Impuesto Sobre la Renta y que estén exentos de pagar el impuesto establecido en la Ley Federal Sobre Automóviles Nuevos, a fin de incentivar su adquisición.

Que existan estímulos en las casetas de peaje, para que solo se cobre el 50 por ciento de su costo, a fin de que se fomente su uso en trayectos más largos de los que cotidianamente se realizan.

Que se establezca un certificado de cero emisiones contaminantes de conformidad a lo establecido en la Ley General de Cambio Climático.

Que en la adquisición y arrendamiento de vehículos para uso público se dé prioridad a los autos eléctricos y se establezca la obligatoriedad de cumplir con el certificado de cero emisiones contaminantes, que para tal efecto establezca la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Cabe destacar que esta iniciativa se suma al trabajo permanente del Partido Acción Nacional, desde esta Cámara de Diputados y en el Senado de la República, por incidir en una nación sustentable, cuyo desarrollo económico y social fomenta el uso de energías limpias y renovables que permitan a las presentes y futuras generaciones convivir en pleno equilibrio con su entorno, al tiempo de generar un círculo virtuoso de responsabilidad con el medio ambiente, de sustentabilidad y también de ahorro económico.

Por lo anterior expuesto, se presenta el siguiente proyecto de:

Decreto

Artículo Primero. Se adiciona la fracción XIV al artículo 34, la fracción XV al artículo 35 y se reforma la fracción III del artículo 148 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta para quedar como sigue:

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

I a XIII. ...

XIV. 100% para automóviles cuya propulsión sea a través de motores eléctricos con baterías recargables.

Artículo 35. Para la maquinaria y equipo distintos de los señalados en el artículo anterior, se aplicarán, de acuerdo a la actividad en que sean utilizados, los por cientos siguientes:

I a XIV. ...

XV. 100% por la manufactura, ensamble y producción de automóviles cuya propulsión sea a través de motores eléctricos con baterías recargables.

...

Artículo 148. Para los efectos de este Capítulo, no serán deducibles:

I. a II. ...

III. En ningún caso serán deducibles las inversiones o los pagos por el uso o goce temporal de automóviles **a excepción de aquellos automóviles cuya propulsión sea a través de motores eléctricos con baterías recargables.**

IV. a XVI. ...

Artículo Segundo. Se adiciona el inciso j) a la fracción I del artículo 2o.-A y se adiciona una fracción X al artículo 25 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, para quedar como sigue:

Artículo 2o.-A. El impuesto se calculará aplicando la tasa de 0 por ciento a los valores a que se refiere esta ley, cuando se realicen los actos o actividades siguientes:

I. La enajenación de:

a) a i)...

j) Automóviles cuya propulsión sea a través de motores eléctricos con baterías recargables.

...

II. a IV. ...

...

Artículo 25. No se pagará el impuesto al valor agregado en las importaciones siguientes:

I a IX. ...

X. La de automóviles importados de forma definitiva en términos de la Ley Aduanera, cuya propulsión sea a través de motores eléctricos con baterías recargables.

Artículo Tercero.- Se adiciona la fracción IV al artículo 8 de la Ley Federal del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos para quedar como sigue:

Artículo 8.- No se pagará el impuesto establecido en esta Ley, en los siguientes casos:

I a III. ...

IV.- Tratándose de personas físicas y morales por la enajenación al público en general, o que importen definitivamente en los términos de la Ley Aduanera, automóviles cuya propulsión sea a través de motores eléctricos con baterías recargables.

Artículo Cuarto.- Se adiciona la fracción XVIII al artículo 61 de la Ley Aduanera para quedar como sigue:

Artículo 61. No se pagarán los impuestos al comercio exterior por la entrada al territorio nacional o la salida del mismo de las siguientes mercancías:

I a XVII. ...

XVIII. Los automóviles cuya propulsión sea a través de motores eléctricos con baterías recargables.

...

Artículo Quinto.- Se reforma el artículo 5 fracción 8 primer párrafo de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para quedar como sigue:

Artículo 5.- Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

...

I a VII...

VIII...

Las motocicletas y **automóviles eléctricos con batería recargable** deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles de combustión interna.

IX...

Artículo Sexto.- Se reforma el artículo 90 de la Ley General de Cambio Climático para quedar como sigue:

Artículo 90. Las disposiciones reglamentarias de la presente Ley establecerán los procedimientos y reglas para llevar a cabo el monitoreo, reporte y verificación y, en su caso, la **certificación de cero emisiones contaminantes** y certificación de las reducciones de emisiones obtenidas en proyectos inscritos en el Registro, a través de organismos acreditados de acuerdo a la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, y autorizados por la Secretaría o por los organismos internacionales de los que los Estados Unidos Mexicanos sean parte.

...

Artículo Séptimo.-Se reforma y adiciona la fracción III del artículo 26 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público para quedar como sigue:

Artículo 26. ...

I...

II...

III...

Las adquisiciones, arrendamientos y servicios se adjudicarán, por regla general, a través de licitaciones públicas, mediante convocatoria pública, para que libremente se presenten proposiciones, solventes en sobre cerrado, que será abierto públicamente, a fin de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad, crecimiento económico, generación de empleo, eficiencia energética, uso responsable del agua, optimización y uso sustentable de los recursos, **reducción de emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero**, así como la protección al medio ambiente y demás circunstancias pertinentes, de acuerdo con lo que establece la presente Ley.

...

...

En las adquisiciones o arrendamientos de automóviles, se deberá dar prioridad a los automóviles eléctricos con batería recargable, los cuales están obligados a mostrar un certificado que los identifique como unidades con cero emisiones contaminantes, de acuerdo a lo que establezca la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.

...

...

...

...

...

...

...

Transitorios

Primero.- El presente Decreto entrará en vigor al siguiente ejercicio fiscal, quedando sin efecto todas las normas vigentes que contravengan su aplicación. Las disposiciones establecidas en los artículos sexto y séptimo del presente Decreto, entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo.- La Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales estará obligada a realizar las adecuaciones reglamentarias para emitir el certificado de cero emisiones contaminantes, a los 180 días de la entrada en vigor del presente decreto.

Tercero.- La Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales en todo momento promoverá con las entidades federativas el que se exente el pago del impuesto sobre tenencia y la verificación vehicular de los vehículos eléctricos con batería recargable.

Palacio Legislativo de San Lázaro, XXX abril de 2016.

Diputada María de los Ángeles Rodríguez Aguirre.

Diputado Marko Cortes Mendoza.