

QUE ADICIONA UNA FRACCIÓN IV AL ARTÍCULO 8 DE LA LEY FEDERAL DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS, A CARGO DEL DIPUTADO MANUEL VELASCO COELLO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

Manuel Velasco Coello, Jorge Antonio Kahwagi Macari, Luis Antonio González Roldán, Alejandro Agundis Arias, Francisco Xavier Alvarado Villazón, Leonardo Álvarez Romo, Jacqueline Argüelles Guzmán, María Ávila Serna, Fernando Espino Arévalo, Maximino Fernández Ávila, Félix Adrián Fuentes Villalobos, Jorge Legorreta Ordorica, Julio Horacio Lujambio Moreno, Alejandra Méndez Salorio, Cuauhtémoc Ochoa Fernández, Javier Orozco Gómez, Guillermo Velasco Rodríguez, diputados de la LIX Legislatura del H. Congreso de la Unión, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en el artículo 71, fracción II, de la Constitución General de los Estados Unidos Mexicanos y los correlativos 55, fracción II, y 56 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, ocurrimos a solicitar se turne a la Comisión de Hacienda y Crédito Público la presente iniciativa, que adiciona una fracción IV al artículo 8 de la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos, de conformidad con la siguiente

Exposición de Motivos

Es común ver en las avenidas transitadas el humo que arrojan vehículos o el humo de las industrias. Ese flujo de aire oscuro es visible, porque contiene partículas que provienen de la mala combustión. Otro fenómeno cotidiano, en las grandes ciudades, es la disminución de la visibilidad, provocada por las partículas suspendidas en la atmósfera.

Las partículas se definen como cualquier material que existe en estado sólido o líquido en la atmósfera o en una corriente de gas, excepto agua o hielo. Las partículas incluyen polvo, ceniza, hollín, humo y pequeñas partículas de contaminantes. La unidad de medida que con frecuencia corresponde a los diámetros de las partículas, es la micra (millonésima parte de un metro = 10^{-6} m), y suele dársele el símbolo mm.

Las partículas pueden variar en formas, (por ejemplo el asbesto, que es semejante a barras); tamaño (por ejemplo de 0.001mm, aerosoles microscópicos, a 10,000 mm)[1], y composición química. En calidad del aire las características de tamaño y composición química juegan un papel importante en los efectos a la salud y el bienestar del ser humano.

Las partículas primarias están presentes en la atmósfera en la forma que se emitieron y las partículas secundarias se forman en la atmósfera a partir de hidrocarburos, óxidos de nitrógeno u óxidos de azufre, principalmente. Generalmente las partículas secundarias son más dañinas a la salud que las primarias.

Estudios e investigaciones recientes demuestran que las partículas que causan problemas significativos de contaminación del aire y efectos a la salud, son las de tamaños menores a 10 mm, conocidos como PM10. Las PM10 (con diámetros aerodinámicos aproximadamente, siete veces menores que el grosor de un cabello humano), pueden viajar a lo más profundo del sistema respiratorio, y depositarse en los alvéolos pulmonares, quedando atrapados en las membranas.

Actualmente en México, las PM10 se consideran contaminantes criterio (estándar de calidad del aire que se debe cumplir para asegurar la salud pública) y la norma que se debe cumplir no debe rebasar los 150 mg/m³ como promedio de 24 horas. En los últimos años ha crecido la preocupación por las partículas menores a 2.5 mm, también conocidas como PM2.5, debido a su alta peligrosidad para la salud humana. El gobierno y las autoridades de salud han comenzado a gestionar una norma de calidad del aire para México con respecto a este tipo de partículas.

Las principales fuentes de partículas son básicamente los procesos de combustión que se utilizan en vehículos; procesos industriales tales como las plantas generadoras de energía, los incineradores, actividades de la construcción, los incendios y las erosión del suelo.

De estudios realizados en campo sobre la composición de las PM10 en la Ciudad de México, se ha encontrado que alrededor del 40% proviene de fuentes naturales (como vegetación y suelos, etc.), el 36% proviene de los vehículos automotores y las fuentes industriales contribuyen con el 16% y el 8% restante se atribuye a la combustión comercial e incendios forestales.

Muchos estudios muestran la relación entre las concentraciones ambientales de partículas y los efectos en la salud. El incremento en las partículas está altamente correlacionado con el ingreso hospitalario por enfermedades relacionadas con el sistema respiratorio, tales como: deficiencia pulmonar, incremento de problemas respiratorios y muerte prematura. Las partículas afectan de manera directa los pulmones y las vías respiratorias

En ciudades como la nuestra estamos continuamente expuestos a las partículas que frecuentemente están combinadas con otras sustancias peligrosas. Este es el caso de las partículas más pequeñas que tienden a reaccionar con gases, confiriéndoles un alto grado de peligrosidad.

Las medidas adoptadas en los últimos años para frenar el deterioro de la calidad del aire en la zona metropolitana del valle de México han generado buenos resultados: la tendencia ascendente de ciertos contaminantes atmosféricos ha sido controlada (como en el caso del plomo, del bióxido de azufre y de las partículas). Sin embargo, la dinámica de la contaminación atmosférica es a tal grado

compleja que su evolución nos ha ido revelando dimensiones poco exploradas e incluso desconocidas anteriormente. En este sentido, se ha observado que ciertos contaminantes han alcanzado niveles inaceptables pues los efectos que producen sobre la salud son sumamente preocupantes. Este es el caso del ozono, dado que en los últimos años alrededor del 90 % de los días se alcanzaron niveles que sobrepasaron las normas de calidad del aire. Por ello, uno de los propósitos del Programa para mejorar la calidad del aire en el valle de México que aquí se presenta, es enfatizar que los esfuerzos integrados de la sociedad y del gobierno deben ser encauzados a partir de conceptos de mayor integración y alcance, que se reconozcan dentro de un proyecto de ciudad sustentable en el sentido mas amplio del termino; esto es, que se considere al fenómeno urbano como un sistema abierto y dinámico que incluye e interrelaciona a la calidad del medio ambiente con el funcionamiento de sus mercados, con sus procesos vitales como el transporte publico y privado, con la estructura vial, con su organización espacial y con los patrones de usos del suelo, con el estado de las tecnologías, con los sistemas de información, con los hábitos y las costumbres de la población y, en general, con la cultura urbana y las tendencias inherentes al desarrollo metropolitano. El reconocimiento explícito de esta enorme complejidad es indispensable para encontrar soluciones de fondo que permitan salvaguardar la salud de la población en la zona metropolitana del valle de México y avanzar hacia un horizonte de desarrollo urbano sustentable.

Hoy en día, una marca automotriz se debe preocupar por ofrecer motores con tecnología que redunde en beneficios como una óptima potencia con un alto rendimiento de combustible o una emisión de gases más limpios.

Entre otros, el rendimiento de combustible, considerado como la distancia que recorre un auto con un litro de combustible, actualmente existen en el mercado diversos parámetros de rendimiento que van desde ocho hasta 18 kilómetros por litro de gasolina, pero con la intención de propiciar la venta de automóviles eléctricos así como de aquellos eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna nuevos con un rendimiento de 20 kilómetros por litro de gasolina, se considera conveniente incluir un incentivo económico para excluir del pago del impuesto a este tipo de automóviles con la intención de contribuir a la mejora en la calidad del aire.

En este sentido, para continuar introduciendo incentivos que permitan contribuir a la mejora en la calidad del aire en el ámbito federal mexicano el grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, somete a consideración la siguiente

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona una 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.- En la exportación de automóviles con carácter definitivo, en los términos de la legislación aduanera.

II.- En la enajenación al público en general de automóviles compactos de consumo popular.

III.- En la importación de vehículos en franquicia, de conformidad con el artículo 62, fracción I, de la Ley Aduanera, o con los tratados o acuerdos internacionales suscritos por México, siempre que se cumpla con los requisitos y condiciones que señale la Secretaría de Hacienda y Crédito Público mediante reglas de carácter general.

IV.- Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna nuevos con un rendimiento de 20 kilómetros por litro de gasolina.

Se consideran automóviles compactos de consumo popular, aquellos cuyo precio de enajenación, incluyendo el impuesto al valor agregado, no exceda de la cantidad de \$65,000.00, que su motor sea de fabricación nacional y que posea una capacidad para transportar hasta 5 pasajeros.

El precio a que se refiere el párrafo anterior, se actualizará en el mes de enero de cada año, aplicando el factor correspondiente al periodo comprendido desde el mes de diciembre del penúltimo año hasta el mes de diciembre inmediato anterior a aquel por el cual se efectúa la actualización, mismo que se obtendrá de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicará el factor de actualización en el Diario Oficial de la Federación dentro de los tres primeros días de enero de cada año.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión de los Estados Unidos Mexicanos, el día 13 de septiembre de 2005.

Diputados: Manuel Velasco Coello (rúbrica), coordinador; Jorge A. Kahwagi Macari, vicecoordinador; Luis Antonio González Roldán, vicecoordinador; Alejandro Agundis Arias, Francisco Xavier Alvarado Villazón, Leonardo Álvarez Romo, Jacqueline Argüelles Guzmán, María Ávila Serna, Fernando Espino Arévalo, Maximino Fernández Ávila, Félix Adrián Fuentes Villalobos, Jorge Legorreta Ordorica, Julio Horacio Lujambio Moreno, Alejandra Méndez Salorio, Cuauhtémoc Ochoa Fernández, Javier Orozco Gómez, Guillermo Velasco Rodríguez.

