

# **QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LAS LEYES DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, Y FEDERAL DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS, SUSCRITA POR LOS DIPUTADOS JORGE EMILIO GONZÁLEZ MARTÍNEZ, JOSÉ ANTONIO ARÉVALO GONZÁLEZ Y DIEGO COBO TERRAZAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM**

Los diputados Jorge Emilio González Martínez, José Antonio Arévalo González y Diego Cobo Terrazas, de la LX Legislatura del honorable Congreso de la Unión, a nombre del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en los artículos 4o, párrafo cuarto, 71, fracción II, 72, 73, fracción XXX, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 55, fracción II, 56, 63 y 64 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y demás disposiciones jurídicas aplicables, presentan ante esta honorable asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto con base en la siguiente

## **Exposición de Motivos**

Un auto híbrido es el que funciona con dos o más fuentes de energía combinadas. Estos autos surgieron por la necesidad de crear medios de transporte menos contaminantes y que utilicen menor cantidad de combustible. Los híbridos disponibles comercialmente utilizan como fuente principal la electricidad almacenada en baterías y, como fuente alterna, la combustión de gasolina, diesel o gas; el sistema electrónico determina qué fuente usar y cuándo hacerlo.

Los motores de combustión tienen eficiencia menor a 40 por ciento, es decir, que 6 de cada 10 litros se pierden en forma de calor, ruido y vibraciones. Como contraparte, los modelos híbridos experimentales han alcanzado una eficiencia de hasta 90 por ciento y sus emisiones contaminantes con respecto a los de combustión son hasta 83 por ciento menores en bióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Por consiguiente, los híbridos tienen un potencial importante para ahorrar combustible y reducir emisiones contaminantes en el sector del transporte.

Los híbridos comerciales tienen alto rendimiento en zonas urbanas: utilizan hasta 35 por ciento menos combustible, ya que el motor eléctrico recarga sus baterías al frenar y el motor de combustión se desgasta menos, porque no se usa en recorridos cortos; así, el sistema completo genera menos ruido y tiene mayor estabilidad.

Actualmente se están desarrollando otras tecnologías para crear transportes más eficientes y menos contaminantes, con base en celdas de hidrógeno, aire comprimido y baterías solares, entre otros. Estas opciones aún no se materializan en modelos comerciales, de modo que los autos híbridos son la única muestra tangible del transporte ecológico-eficiente y representan una tecnología en transición que requiere apoyo para desarrollarse plenamente.

Cabe mencionar que los modelos híbridos no son los únicos autos eficientes que existen en el mercado. El Consejo Americano para una Economía Eficiente en Energía (ACEE) publica anualmente las estadísticas de automóviles eficientes.

En 2008, los 10 mejores son los siguientes:

Modelo	Combustible	Rendimiento* en ciudad	Rendimiento* en carretera
Honda Civic GX	Gas natural comprimido	10	15
Toyota Prius	Gasolina	20	19
Honda Civic Híbrido	Gasolina	17	19
Smart Fortwo convertible/coupé	Gasolina Premium/transmisión ajustable	14	17
Toyota Yaris	Gasolina	12	15
Nissan Altima Híbrido	Gasolina	15	14
Toyota Corolla	Gasolina	12	16
Mini Cooper / Clubman	Gasolina Premium	12	16
Ford Focus	Gasolina	10	15
Toyota Camry Híbrido	Gasolina	14	14

\* El rendimiento está calculado con base en los kilómetros por litro.

Fuente: Vehículos más verdes del 2008. Consejo Americano para una Economía Eficiente en Energía, [www.greencars.org/highlights\\_greenest.htm](http://www.greencars.org/highlights_greenest.htm)

Analizando la tabla anterior, concluimos que si nuestro objetivo es lograr una mejora ambiental y ahorrar recursos, debemos impulsar los autos con menores emisiones totales, sin importar que sean híbridos o no.

A nivel internacional, ya se observa la tendencia de utilizar el reporte de emisiones contaminantes como criterio para incentivos fiscales. El Reino Unido fue el primer país en establecer este criterio, seguido por varios miembros de la Unión Europea.

La siguiente tabla muestra la porción del ved (Vehicle Excise Duty) que se calcula con base en las emisiones. Esto equivaldría a que una parte de la tenencia fuera calculada con este criterio.

Emisiones de carbono (g CO <sub>2</sub> e/km)	Autos de gasolina o diesel (£)	Autos de combustible alternativo (£)
Hasta 100	0	0
101-120	35	15
121-150	120	100
151-165	145	125
166-185	170	150
Más de 185	210	195

Fuente: Tasas para el ved. Agencia de licencias de conductores y vehículos. Reino Unido, [www.dvla.gov.uk/media/pdf/forms/v149.pdf](http://www.dvla.gov.uk/media/pdf/forms/v149.pdf)

A pesar de que México actualmente no está obligado a reducir sus emisiones contaminantes, se espera que próximamente adquiera este compromiso. En una perspectiva realista, nuestro sector transporte tendrá que reducir sus emisiones a por lo menos 160 gramos de bióxido de carbono equivalente por kilómetro (g CO<sub>2</sub>e/km) para el año 2012.

El esquema actual de impuestos para automóviles en nuestro país concentra la recaudación en los vehículos nuevos, provocando que los autos con 10 años de antigüedad paguen 0.3 por ciento del valor de adquisición, en

contra del 3 por ciento que pagan los nuevos. Por consiguiente, los vehículos más antiguos pagan menos cuando más contaminan.

La Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles ha detectado que el método actual de recaudación impide la renovación del parque vehicular y promueve la permanencia de los autos obsoletos, favoreciendo la inseguridad y contaminación.

Con base en lo anterior, proponemos adicionar dentro de la tenencia anual un impuesto sobre las emisiones de carbono para vehículos terrestres. Esto sería aplicable a los automóviles de año modelo 2009 en adelante. Los vehículos con menores emisiones tienen exención total y los de mayores emisiones tienen el mayor impuesto. Por simplicidad, nuestra propuesta establece solamente tres categorías: la primera de 0 a 149.9, la segunda de 150 a 199.9 y la tercera de 200 o más gramos de bióxido de carbono equivalente por kilómetro (g CO<sub>2</sub>e/km).

Bajo el esquema propuesto, los autos híbridos y otros modelos eficientes que se venden en México tendrían exención total, puesto que sus emisiones son menores a 149.9 gCO<sub>2</sub>/km.

Por ejemplo:

Honda Civic híbrido, 100 gCO<sub>2</sub>/km  
Smart Fortwo, 119 gCO<sub>2</sub>/km  
Renault Mégane, 133 gCO<sub>2</sub>/km  
Jetta diesel, 135 gCO<sub>2</sub>/km  
Seat Ibiza, 141 gCO<sub>2</sub>/km

Algunos autos que entrarían en la segunda categoría (150 a 199.9 g CO<sub>2</sub>e/km) son los siguientes:

Pontiac, 165.5 gCO<sub>2</sub>/km  
Volks Wagen, 179 gCO<sub>2</sub>/km  
Peugeot, 185.6 gCO<sub>2</sub>/km  
Mazda, 192 gCO<sub>2</sub>/km  
Chevrolet, 197.2 gCO<sub>2</sub>/km

Los autos más contaminantes entrarían en la última categoría (más de 200 g CO<sub>2</sub>e/km):

Cadillac, 235.7 gCO<sub>2</sub>/km  
Hummer, 247.5 gCO<sub>2</sub>/km  
Lincoln, 310 gCO<sub>2</sub>/km  
BMW M5, 530 gCO<sub>2</sub>/km  
Rolls Royce Phantom, 574

El Centro Mario Molina indica, en un estudio reciente,<sup>1</sup> que los autos, de acuerdo a su tipo, tienen las siguientes emisiones promedio:

subcompacto	150.25	154.56
compacto	172.04	183.22
lujo	208.40	269.81
deportivo	219.34	248.34
Auto Ligero	180.35	224.41
CUM	218.51	262.29
Camion	238.02	250.95
SUV's & LDT's	225.53	259.21
Total	180.88	238.19

Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> por clase de vehículos y promedio. Hecho por el Centro Mario Molina con información de la Conae, de la AMIA, entre otras.

El objetivo del impuesto que pretendemos crear será coadyuvar a la reducción efectiva de emisiones del sector transporte antes del año 2012. Como complemento, proponemos que la tenencia aplicable a los automóviles

eléctricos o híbridos nuevos sea de cero por ciento en vez del actual 0.16 por ciento del valor total. Cabe destacar que el impacto presupuestal calculado que tendrá la tasa reducida actual para automóviles eléctricos es el siguiente:

- En 2008, 5.6 millones de pesos, representando un 0.00005 por ciento del producto interno bruto (PIB).
- En 2009, se espera la misma cantidad, con la misma proporción del PIB.

Considerando que la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos será abrogada a partir del 1 de enero de 2012, por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 21 de diciembre de 2007, al llegar esa fecha, deberán establecerse otras medidas legislativas para actualizar los impuestos sobre emisiones, de acuerdo a la situación que prevalezca en el sector y a los compromisos de reducción de emisiones que haya adquirido México para entonces.

En consecuencia, la reforma que proponemos en el impuesto sobre tenencia se convierte en el primer paso para difundir en el sector transporte la tendencia mundial hacia la cultura de "quien contamina más, paga más".

Además de la tenencia, la legislación mexicana actual indica la aplicación de los siguientes impuestos a los automóviles:

Impuesto general de importación. Deberá pagarse un arancel ad valorem del 10 por ciento de impuesto general de importación; el citado impuesto deberá determinarse y pagarse con actualizaciones desde la fecha en la que se haya realizado la importación temporal y hasta la fecha de pago del pedimento de importación definitiva.

Derecho de trámite aduanero. Se pagará una cuota de 8 al millar. Si el valor es menor a 179.99 pesos, se pagará este último. Referencia: regla 2.6.24 de las reglas de carácter general en materia de comercio exterior.

Impuesto sobre automóviles nuevos (ISAN). En la importación de automóviles usados se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados (DOF 22 de agosto de 2005). Están obligados al pago del ISAN las personas físicas y las morales que importen en definitiva al país automóviles que corresponden a los 10 años modelo inmediato anteriores.

Impuesto al valor agregado (IVA). Deberá aplicarse una tasa del 15 por ciento, establecida en el artículo 1o. de la Ley del IVA, o la tasa del 10 por ciento, si la importación se realiza por un importador residente en la región fronteriza en los términos del artículo 2o. de la Ley del IVA, considerando como base gravable el 30 por ciento del valor en aduana del vehículo, adicionado con el impuesto general de importación y las demás contribuciones que se paguen con motivo de su importación definitiva.

Otros impuestos locales, pagos de derechos, pagos de verificación y normas específicas que los estados establecen.

Es importante destacar que el impuesto general de importación y el derecho de trámite aduanero se consideran pagos esenciales para tener el control sobre la importación definitiva de estos vehículos. Por consiguiente, resultaría más factible un apoyo adicional a los autos ecológico-eficientes por medio del ISAN y del IVA.

La Ley de Ingresos de la Federación 2008 estableció un estímulo fiscal consistente en la exención del pago del ISAN para los autos cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, y aquéllos eléctricos que además cuenten con un motor de combustión interna. El impacto presupuestal calculado que tendrá esta medida es el siguiente:

- En 2008, 0.8 millones de pesos, representando un 0.00001 por ciento del PIB.
- En 2009, 1.1 millones de pesos, con la misma proporción.

Por consiguiente, nuestra propuesta consiste en otorgar a los autos híbridos y eléctricos una exención definitiva del ISAN.

Asimismo, proponemos una exención total del IVA para estos automóviles, en virtud de que consideramos no mermará significativamente las finanzas públicas, ya que para 2009 se han proyectado 496 mil 942 millones de pesos, y la exención de este gravamen representaría la venta anual de 10 a 100 vehículos, cifra menos que representativa de los 2.02 por ciento de gastos fiscales previstos para el 2009 del PIB.

Por último, no proponemos un artículo transitorio que establezca la periodicidad de la exención propuesta, porque será el propio legislador el que tendrá que modificar la ley cuando estas nuevas tecnologías alcancen su penetración en el mercado y un uso amplio entre el consumidor, eliminando entonces dicha exención.

El cambio climático, producido mayormente por las emisiones de carbono a la atmósfera, y nuestro futuro en el ámbito petrolero deben ser alicientes suficientes para impulsar tecnologías energéticas eficientes. Lo que esta iniciativa propone es que el mercado adopte estas tecnologías con la celeridad que requiere nuestro país.

Por lo anteriormente expuesto, los diputados Jorge Emilio González Martínez, José Antonio Arévalo González y Diego Cobo Terrazas, de la LX Legislatura del honorable Congreso de la Unión, a nombre del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, someten a la consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto que adiciona la fracción VI al artículo 5o. y reforma el artículo 14-B de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos; adiciona la fracción IV al artículo 8o de la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos; y adiciona la fracción X al artículo 9o de la Ley del Impuesto al Valor Agregado**

**Artículo Primero.** Se adiciona la fracción VI al artículo 5o. y se reforma el artículo 14-B, ambos de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, para quedar como sigue:

**Artículo 5o.** Tratándose de automóviles, omnibuses, camiones y tractores no agrícolas tipo quinta rueda, el impuesto se calculará como a continuación se indica:

I. a V. ...

**VI. Para automóviles nuevos modelo 2009, y posteriores, se aplicará adicionalmente a lo señalado en las fracciones anteriores un impuesto sobre emisiones de carbono, calculado de la siguiente forma:**

Emisiones de carbono (g CO <sub>2</sub> e/km)	Tasa que debe aplicarse sobre el valor total del automóvil (por ciento)
Hasta 149.9	0
150 a 199.9	0.05
200 o más	1.00

**El reporte de emisiones de carbono deberá realizarse de acuerdo a las disposiciones que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales expida para tal efecto. Previamente a la enajenación de un vehículo nuevo, el enajenante deberá informar el índice de emisiones al consumidor.**

Para los efectos de este artículo, se entiende por vehículos destinados a transporte de más de 15 pasajeros, o para el transporte de efectos los camiones, vehículos *pick up* sin importar el peso bruto vehicular, tractores no agrícolas tipo quinta rueda, y minibuses, microbuses y autobuses integrales, cualquiera que sea su tipo y peso bruto vehicular.

**Artículo 14-B.** Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, y de aquéllos eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna nuevos, el impuesto se pagará a la tasa del cero por ciento.

Párrafo segundo (se deroga).

**Artículo Segundo.** Se adiciona la fracción IV al artículo 8o. de la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos, para quedar como sigue:

**Artículo 8o.** No se pagará el impuesto establecido en esta ley en los siguientes casos:

I. a III. ...

**IV. En la enajenación o importación de automóviles eléctricos, y aquéllos eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna.**

**Artículo Tercero.** Se adiciona la fracción X al artículo 9o. de la Ley del Impuesto al Valor Agregado para quedar como sigue:

**Artículo 9o.** No se pagará el impuesto en la enajenación de los siguientes bienes:

I. a IX. ...

**X. Automóviles eléctricos nuevos y aquéllos eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna nuevos.**

...

### **Transitorios**

Primero. El presente decreto entrará en vigor el 1 de enero de 2009.

**Segundo.** La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales deberá emitir antes del 1 de enero de 2009 el listado de los vehículos modelo 2009 y sus respectivas emisiones de carbono.

**Tercero.** La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales deberá emitir una norma oficial mexicana referente al reporte de emisiones de carbono en automóviles en un plazo no mayor a 6 meses posteriores a la publicación del presente decreto en el Diario Oficial de la Federación.

### **Nota**

1. Centro Mario Molina. 2008. *Propuesta de Normatividad en Materia de Rendimiento de Combustibles y de Emsiones de Bióxido de Carbono para Vehículos Ligeros Nuevos.*

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, a 11 de septiembre de 2008.

**Diputados:** Jorge Emilio González Martínez, José Antonio Arévalo González, Diego Cobo Terrazas (rúbrica).