

QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 1o. DE LA LEY FEDERAL DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS Y 9o. DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, A CARGO DEL DIPUTADO JERÓNIMO ALEJANDRO OJEDA ANGUIANO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRD

Planteamiento del problema y argumentos que la sustentan

En una metrópoli como la Ciudad de México, el problema de las emisiones contaminantes es un fenómeno consustancial, en la que las propuestas de movilidad deben ser encaminadas a generar condiciones amigables con el ambiente.

Actualmente México se encuentra entre los países con mayor contaminación del aire a nivel América Latina, el aire contaminado aumenta el riesgo de padecer enfermedades respiratorias y cardiovasculares

De acuerdo con cifras del Banco Mundial y de la Revista Internacional de Contaminación Ambiental de la UNAM, actualmente las emisiones contaminantes se distinguen en los siguientes rubros:

Los vehículos automotores generan con:

- 95 por ciento de monóxido de carbono.
- 75 por ciento de óxidos de nitrógeno.
- 50 por ciento de los hidrocarburos.
- 60 por ciento de partículas inhalables.
- 25 por ciento de bióxido de azufre.

Expertos del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), por sus siglas en inglés y el Centro de Transporte Sustentable (CTS) en el año 2012 señalaron que el transporte en México representó 39 por ciento de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) asociadas a la producción y uso de la energía, ello, a pesar de que, de acuerdo con el Balance Nacional de Energía (BNE) (Sener 2012), el autotransporte representa 92 por ciento del consumo del sector.

El informe señala que se presentó una desagregación del consumo energético y de las emisiones del autotransporte para el periodo 1990-2010, en el cual muestran que el consumo de gasolina del autotransporte está dominado, mostrándose en la siguiente forma:

- Transporte privado de pasajeros (34 por ciento de las emisiones de CO₂* del sector en 2010).
- Camionetas ligeras de carga (26 por ciento). *CO₂ en 2010: 36.22051012
- Restante (40 por ciento)

Por lo que hace a la estructura del consumo de combustible del autotransporte en México en 2010:

- Automóvil privado: 44 por ciento
- Motocicleta: 3 por ciento
- Taxi: 7 por ciento
- Camiones ligeros: 40 por ciento
- Otros gasolina: 6 por ciento

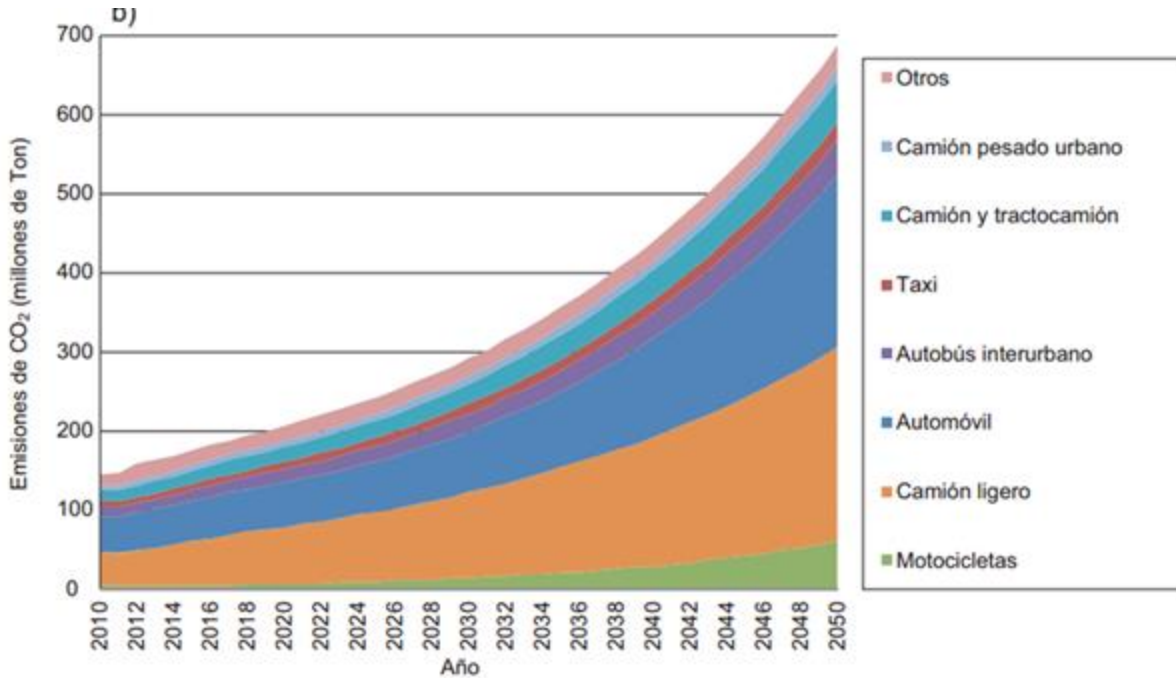
Gasolina: 1491

Autobús interurbano: 30 por ciento
Camión pesado interurbano: 13 por ciento
Tracto camión: 25 por ciento
Camión pesado urbano: 13 por ciento
Otros diésel: 20 por ciento

Diésel: 537

Gas licuado de petróleo: 41

Consumo energético total (PJ): 2069



Por su parte la contribución de cada modo de autotransporte en las emisiones contaminantes se muestra en los términos siguientes:

Contribución de cada modo de autotransporte a las emisiones de CO2

Modo Combustible/ 2010

Camión ligero Gasolina: 28 por ciento
 Automóvil Gasolina: 31 por ciento
 Motocicletas Gasolina: 2 por ciento
 Camión y tracto camión diésel: 10 por ciento
Autobús interurbano diésel: 8 por ciento
 Otros Gasolina y diésel: 10 por ciento
 Taxi Gasolina: 5 por ciento
 Camión pesado urbano diésel: 4 por ciento
 Camión ligero GLP: 2 por ciento

Total (millones de TCO2): 146

<http://www.revistascca.unam.mx/rica/index.php/rica/articulo/view/46111/46558>

<http://datos.bancomundial.org/indicador/EN.CO2.TRAN.ZS>

De acuerdo al Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, actualmente en la Ciudad de México y su área conurbada, ocurren más de 22 millones de viajes diarios, 90 por ciento de los cuales se realizan en vehículos que utilizan gasolina y diésel, lo que produce congestionamientos y en consecuencia altas emisiones de contaminantes y de compuestos de efecto invernadero, lo anterior aunado a las emisiones de la industria y de los más de 50 mil establecimientos de diferentes giros y tamaños, así como a otras fuentes de contaminantes ya sea viviendas o servicios, ha generado daños directos a la salud de la población.

También se señala que, en los últimos 25 años la calidad del aire de la ciudad ha mejorado, ya que han disminuido las concentraciones de la mayoría de los contaminantes, de acuerdo con los límites máximos permitidos por la NOM, sin embargo, el ozono y las partículas suspendidas menores a 10 y 2.5 micrometros (PM10 y PM 2.5) siguen sin cumplir su normatividad respectiva, además de que las NOM no corresponden con las recomendaciones internacionales de calidad del aire. Adicionalmente, a los contaminantes arriba mencionados las actividades que se desarrollan en la Ciudad de México, emiten anualmente a la atmosfera, 36 millones de toneladas de bióxido de carbono y 5 por ciento de las emisiones de GEI nacionales, a su vez en los últimos 30 años, las emisiones asociadas al proceso de urbanización han ocasionado un aumento de temperatura de aproximadamente 2 grados centígrados en el Valle de México, constituyéndose en uno de los ejemplos más claros de isla de calor en el mundo.

Particularmente, la Ciudad de México y Jalisco han visto incrementados los índices de contaminantes, sólo en el año 2016 se han alcanzado 2 contingencias y 4 pre contingencias ambientales, por ello, es imprescindible promover políticas multifactoriales que permitan a la ciudadanía trasladarse de un lugar a otro por medio de un medio de transporte, ya sea público o privado, amigable con el ambiente, suficiente, rápido, eficaz y eficiente.

102	DÍAS TRANSCURRIDOS EN 2016
18	DÍAS LIMPIOS
55	días con concentración máxima de O ₃ menores o igual a 100 puntos
20	días con concentración máxima de PM ₁₀ menores o igual a 100 puntos
57	días con concentración máxima de PM _{2.5} menores o igual a 100 puntos
102	días con concentración máxima de NO ₂ menores o igual a 100 puntos
102	días con concentración máxima de SO ₂ menores o igual a 100 puntos
102	días con concentración máxima de CO menores o igual a 100 puntos
Nota: el conteo se realiza con respecto al Índice Metropolitano de Calidad del Aire, el valor de 100 puntos corresponde a la concentración límite definida por la Norma Oficial Mexicana.	
4	Activaciones de Precontingencia
2	Activaciones de Contingencia Fase I
0	Activaciones de Contingencia Fase II

De acuerdo con cifras de la OMS, la contaminación ambiental ocasiona en México alrededor de 20 mil 500 muertes prematuras al año.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) informó que en muchas ciudades la contaminación del aire está alcanzando niveles que ponen en peligro la salud de la gente, y que en la actualidad causa cerca de dos millones de muertes al año en el mundo.

Por otra parte y derivado de las características de las grandes ciudades de la República Mexicana, es difícil pensar que se logrará inhibir la utilización del automóvil, esta política no es suficiente, ya que debemos enfilar nuestras medidas legales también a abatir los altos índices de contaminación tomando como realidad la necesidad de los vehículos como instrumento de movilidad.

En el año 2014, desde la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, promovimos la implementación de la “Placa Verde”, es decir, registro vehicular que incentive el uso de vehículos híbridos y eléctricos.

La Placa Verde se asignara a dichos vehículos, que son amables con el ambiente y estos tendrían beneficios como son: lugares de estacionamiento preferente, exención de pagos de impuestos o parquímetro, entre otros beneficios.

Con la publicación de la Ley de Movilidad para el Distrito Federal, queda establecido en ley la denominada Placa Verde; esta se regula en los artículos 58, 62, 140, 203, 208 y décimo cuarto Transitorio; con esta figura el registro vehicular deberá entregar una placa de matrícula de vehículo a los automóviles híbridos o eléctricos.

Con la Placa Verde se establecen beneficios como mínima emisión de gases contaminantes, así como la gratuidad de espacios de estacionamiento en vía pública (parquímetros) o estacionamientos de centros comerciales, exenciones tributarias, exención de verificación, exenciones de tenencia, entre otras.

Por lo tanto, la adquisición de este tipo de vehículos coadyuvará a mejorar la calidad del aire en la Ciudad de México.

Nuestra visión del tema ambiental, radica en impulsar instrumentos jurídicos que ayuden en el cambio gradual del parque vehicular de combustión a híbridos o eléctricos, mediante apoyos o incentivos.

En lo particular, como política pública en la Ciudad de México, de aprobarse esta exención de impuestos será una herramienta fundamental para la creación del Programa Integral de Movilidad y Programa Integral de Seguridad Vial, que establecerá las normas de movilidad que serán aprobados por el Jefe de Gobierno, elaborados por la Secretaría de Movilidad a propuesta de un Consejo Asesor de Movilidad.

De acuerdo con cifras del Inegi, al año 2014, actualmente en México circulan 25 millones 543 mil 130 vehículos automotores y de ellos únicamente 5,000 son autos híbridos y eléctricos. Esta diferencia resulta abismal, ya que los autos híbridos y eléctricos, representan apenas el 0.01 por ciento del total de vehículos que circulan cada día.

En suma la presente iniciativa no se constituye en un acto de inconstitucionalidad que viole el artículo 31 fracción IV constitucional, en lo relativo a la equidad y proporcionalidad que debe imperar en materia fiscal, toda vez que la exención que se impone a este tipo de vehículos no es un atentado contra el derecho de igualdad contributiva frente a los vehículos automotores, en virtud de que el estado en ejercicio de las atribuciones que le confieren en el artículo 4, 25 y 26 constitucionales, relacionados a la procuración de un medio ambiente adecuado así como al establecimiento de políticas que impulsen sectores productivos del país.

Tampoco se constituye en un atentado contra la igualdad y equidad tributaria, en virtud de que el elemento determinante para la exención del impuesto es la característica propia y determinante, consistente en que por la

ciencia y la tecnología los vehículos híbridos y eléctricos son amigables con el ambiente, es decir, la emisiones contaminantes que producen son en gran medida mucho menores a los vehículos de combustión.

Es de destacar que de acuerdo a cálculos realizados el impacto económico al dejar de recibir éste impuesto la hacienda pública oscila en 75 millones de pesos, cantidad que resulta financieramente aceptable frente al costo económico que resulta de las consecuencias ambientales ocasionadas por la emisión de gases invernadero.

Por último y de acuerdo a la Ley General de Cambio climático, la presente reforma se constituye en un instrumento económico que auxiliara en el cumplimiento de las metas establecidas en la reducción de emisiones contaminantes, compromisos adquiridos en ley y también expresados en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, consistentes en Evaluar y Mejorar la Calidad del Aire para el decenio 2011-2020, pasando por la revisión transversal de revisión de la normatividad ambiental local y adoptando las medidas necesarias para reducir las emisiones de precursores de ozono y partículas suspendidas.

Fundamento Legal

Por lo anteriormente expuesto y motivado, el suscrito, **diputado Alejandro Ojeda Anguiano**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, de la LXIII Legislatura, en ejercicio de la facultad que me otorgan por el artículo 71 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a la consideración de esta soberanía la iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adiciona un último párrafo y dos incisos al artículo 1 de la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos; y se adiciona una fracción X al artículo 9 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado

Artículo Primero. Decreto por el que se adiciona un último párrafo y dos incisos al artículo 1 de la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos, para quedar como sigue:

Artículo 1o.- Están obligados al pago del impuesto sobre automóviles nuevos establecido en esta Ley, las personas físicas y las morales que realicen los actos siguientes:

I a II. ...

Quedan exceptuados al pago del Impuesto sobre Automóviles Nuevos, cuando se trate de enajenación e importación de vehículos híbridos y eléctricos. Entendiéndose por estos:

a) Vehículo Eléctrico, aquel que es propulsado por uno o más motores eléctricos con tracción de rueda y para transporte de pasajeros.

b) Vehículo Híbrido. Aquel cuyo sistema de propulsión combina uno o dos fuentes de energía contracción de rueda y para transporte de pasajeros.

Artículo Segundo. Decreto por el que se adiciona una fracción X al artículo 9 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, para quedar como sigue:

Capítulo II De la enajenación

Artículo 9o. ...

I. a IX. ...

X. Vehículos híbridos y eléctricos. Entendiéndose por estos:

a) Vehículo Eléctrico, aquel que es propulsado por uno o más motores eléctricos con tracción de rueda y para transporte de pasajeros.

b) Vehículo Híbrido. Aquel cuyo sistema de propulsión combina uno o dos fuentes de energía con tracción de rueda y para transporte de pasajeros.

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 19 de abril de 2016.

Diputado Alejandro Ojeda Anguiano (rúbrica)