

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LAS LEYES GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO, DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, Y DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, SUSCRITA POR EL DIPUTADO ERNESTO ALFONSO ROBLEDO LEAL E INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

El diputado Ernesto Alfonso Robledo Leal, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión; en ejercicio de la facultad que le confieren los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, fracción I; 76, numeral 1, fracción II; 77, numeral 1; y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por la cual se reforman y adicionan diversos artículos de las Leyes General de Cambio Climático, del Impuesto al Valor Agregado y del Impuesto sobre la Renta, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

1. La transición del auto particular hacia modelos de tecnología limpia

Según el Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015, auspiciado por ONU Habitat América Latina y el Caribe, se caracteriza por ser la región con mayores desigualdades del mundo, condición que se refleja de diversas formas en las ciudades y en la calidad de vida de sus habitantes. En el tema asociado con la movilidad, este factor se traduce en la capacidad para desplazarse de un lugar a otro.

Sin duda, la movilidad es un tema que incide de manera directa en la calidad de vida de las personas y que, por lo tanto, debe ser atendido de manera adecuada y central por los órganos y las agencias gubernamentales. La mayoría de las personas dependen de las condiciones de movilidad que se presenten en sus comunidades para ser productivos, para aprovechar al máximo sus capacidades y para tener acceso a servicios educativos, culturales, de entretenimiento, etc.

Basta un breve recorrido por las ciudades más importantes de México, Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara, Puebla, por ejemplo, para darnos cuenta de lo que las personas sufren y tienen que enfrentar diariamente para trasladarse a sus actividades diarias.

Así, la movilidad resulta uno de los asuntos prioritarios que deben resolver los gobiernos y en que deben comprometerse todos los niveles porque, no hay duda, hasta el momento, la acción pública está muy lejos de resolver –siquiera de manera satisfactoria– las necesidades de la población en este sentido, sobre todo para los sectores con mayores carencias en nuestras comunidades.

El problema de la movilidad de las personas en México tiene una vertiente que resulta muy grave por sus impactos sociales y ambientales. No referimos a la vertiente del transporte motorizado y sus impactos en la carga vehicular en las vías de comunicación que ha provocado que una enorme cantidad de recursos públicos se tengan que destinar a la construcción y mantenimiento de infraestructura destinada al transporte privado.

La movilidad entonces, resulta un componente esencial para el goce efectivo de los derechos humanos en nuestras ciudades. De la calidad y eficacia de las opciones de movimiento dependen los tiempos de traslado, el costo y el porcentaje del ingreso que se tenga que destinar en ese propósito y la seguridad de que gocen las personas en sus traslados de trabajo, estudio, salud, esparcimiento, por ejemplo.

Además, sistemas de movilidad ineficientes generan una serie de graves impactos en el medio ambiente derivados de la utilización ineficiente y excesiva de motores de combustión que poco a poco causan mayores

daños a la salud de las personas y que ponen en peligro la sustentabilidad de nuestro planeta y, no es exagerado decirlo, la viabilidad de nuestra especie.

Muchos estudios demuestran que el crecimiento desordenado y mal planeado de nuestras ciudades ha generado la mayoría de los graves problemas de movilidad que se enfrentan nuestras megalópolis.

Es cierto que desde 1996 con la publicación de la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano las políticas públicas en este sentido están orientadas los principios que generarán circunstancias de crecimiento urbano mucho mejor planeado y ordenado, también es cierto que las consecuencias de muchos años de improvisación y falta de respeto al Estado de Derecho dejaron un saldo terrible en la funcionalidad de nuestras ciudades.

Los principios de derecho a la ciudad, de coherencia y racionalidad, por ejemplo, servirán para que, en el futuro, las ciudades se desarrollen con inteligencia y con una visión de cuidado y respeto por los derechos de las personas. Esos principios generarán condiciones para que las personas vivan mucho más cerca de sus centros de trabajo. Serán la herramienta para la toma de decisiones que impida que el crecimiento se geste en zonas de valor ecológico o que se construyan grandes centros habitacionales que requieren infraestructuras urbanas incosteables.

En cambio, el crecimiento futuro de las ciudades provocará que existan más y mejores medios de transporte público y colectivo. Se espera que la apuesta por el transporte privado motorizado deje de utilizar la combustión como mecanismos de propulsión y se apueste por tecnologías limpias.

Sin embargo, en nuestros días vivimos en ciudades en las que el transporte no está debidamente integrado y, por lo tanto, las personas acaban por preferir el gasto en tener su propio medio de transporte en lugar de utilizar los servicios de transporte público que ofrecen las ciudades y con ello se genera, necesariamente, pérdidas como son: descenso en la productividad económica, impacto en la salud de los habitantes y en la calidad de vida y el deterioro ambiental.

En el caso de México, según el Reporte Nacional de la Movilidad Urbana en México 2014-2015 deja claro que es extremadamente urgente tomar decisiones en torno al uso del automóvil privado, sobre todo cuando ese medio de transporte es utilizado fundamentalmente por una sólo persona (auto/persona) y generar incentivos para que la opción de los medios de transporte que no utilicen motores se considerada por más personas en lugar del uso del automóvil. Evidentemente, nuestras ciudades exigen una agresiva política nacional de impulso al transporte público que, preferentemente, utilice tecnologías limpias como el Metro o los autobuses que funcionan con motores eléctricos, en ciudades cada vez más compactas, coherentes y racionales.

Así, siguiendo las conclusiones a las que se ha llegado en el seno de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) los temas de movilidad son un asunto crucial para el efectivo goce de los Derechos Humanos y un tema fundamental para la habitabilidad de nuestras ciudades.

Los datos a los que tenemos acceso nos indican que hoy en día, en la Ciudad de México el congestionamiento vial provoca una pérdida de 3.3 millones de horas/hombre al día y en la Zona Metropolitana de Monterrey cada traslado exige entre 80 y 120 minutos por viaje, lo que puede significar que una persona pase 4 horas al día sólo transportándose a su lugar de trabajo o de estudio, es decir, casi media jornada laboral sólo en llegar y regresar. Evidentemente esta es una circunstancia que debe ser resuelta con la intervención decidida de todos los órdenes de gobierno.

Hasta ahora, en México hemos apostado por los vehículos privados y el transporte público motorizado de combustión como uno de los medios más importantes para la movilidad.

Si revisamos los montos de inversión pública destinada infraestructura vial para el automóvil o el transporte público con motores de combustión llegaremos a la conclusión de que la gran mayoría del gasto público se destina a la creación de calles y avenidas para la circulación de los autos particulares y que, en esa medida, se ha dejado de dedicar recursos a las opciones de transporte público que utilice tecnologías limpias.

Estimamos que el parque vehicular es de, a 2012, a más de 35 millones en 2012 (300 vehículos por mil habitantes).

Gracias a estos fenómenos, la característica de nuestras ciudades es el problema de tráfico y los congestionamientos viales. Todos los que habitamos en las grandes ciudades de México hemos vivido el fenómeno de paralización de la circulación en las llamadas “horas pico”, cada vez es más común saber de personas que prefieren no regresar a sus casas y no pasar tiempo con su familia y dejar que corran las horas antes de retornar para evitar los terribles congestionamientos.

Pero además, ese fenómeno produce costos crecientes del transporte por encima del rubro de alimentos, incremento en el consumo de energía y un grave y permanente deterioro ambiental para los que no se observan alternativas en el corto plazo.

En este escenario, es necesario que desarrollemos estrategias para implementar políticas que reduzcan la emisión de gases de efecto invernadero tanto para el transporte particular como para el público que utilice motores de combustión y, desde luego, fomentar el transporte público masivo que se base en tecnologías limpias que se anticipe a los resultados a mediano plazo que esperamos de las nuevas políticas de desarrollo urbano y de vivienda.

Así, los problemas que nos demandan diseñar alternativas y soluciones legislativas urgentes deben dirigirse a revertir las políticas, ya sean federales o locales, que han priorizado el transporte con motores de combustión, tanto privado como público porque, como se refiere en el Pacto Internacional de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales de las Naciones Unidas, los traslados y accesos a lugares nunca deben ser un impedimento para la participación de todas las personas en los ámbitos económico, social, cultural y político¹.

Lo que queda claro es que la situación de nuestras grandes ciudades –y de las pequeñas ciudades que pudieran estar replicando las malas decisiones previas– exige tomar decisiones que permitan cambiar la inercia hacia un desarrollo urbano sustentable que facilite las condiciones para ofrecer transporte digno y, fundamentalmente, de bajas emisiones contaminantes.

Uno de los retos inmediatos incluyen adecuar los marcos normativos institucionales y financieros para que sea posible imaginar una transición entre la inmensa utilización de autos particulares con motores de combustión hacia autos con menores impactos contaminantes con el propósito las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético.

2. La contaminación del aire generada por los automóviles

Todos sabemos que la contaminación del aire es un asunto grave de salud pública.

Según estudios del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), la contaminación atmosférica del área metropolitana de Monterrey les cuesta, al gobierno y a particulares, entre cuatro mil y ocho mil millones de dólares anuales, cantidad que resulta de la suma de los costos de la atención a la salud y de baja de productividad, principalmente por ausentismo laboral debidos a la contaminación.

Una de las fuentes principales de la contaminación atmosférica proviene, es la de los autos y camiones.

No contamos con mecanismos de medición totalmente precisos para medir el impacto real que los autos y camiones tienen en la contaminación atmosférica pero estamos seguros que la presencia de millones de vehículos en nuestras calles es un factor de enorme peso en el deterioro del entorno natural.

Durante el otoño de 2007 y el verano de 2008, se realizaron distintas mediciones en la atmósfera de dos sitios del área metropolitana de Monterrey, y a partir de allí se infirió cómo contribuían las diferentes fuentes a la emisión de partículas menores a 2.5 micrómetros. Según esas mediciones, durante el otoño de 2007, las emisiones vehiculares contribuyeron con 53 por ciento del total de las PM2.5, mientras que durante el verano de 2008 la proporción fue menor, 37.38 por ciento. Sin embargo, en ambos casos las emisiones vehiculares fueron la principal fuente de PM2.5.

En un estudio elaborado por los gobiernos de Japón y Nuevo León, se tomaron muestras de la atmósfera de la AMM y se determinó el tipo de partículas PM2.5 que, por su tamaño, son las más peligrosas. Según este estudio, aproximadamente 36 por ciento de las PM2.5 proviene de la quema de combustibles fósiles, principalmente de fuentes vehiculares.

Así, el fenómeno de la contaminación atmosférica en las áreas metropolitanas es una enorme problema que incide diariamente en la vida de millones de personas, que puede calificarse como un problema de salud pública y que, sin duda, tiene como una de sus soluciones más efectivas la reducción de la emisión de los contaminantes más dañinos a la atmósfera.

Por ello, independientemente de las medidas que vayan resolviendo los problemas de Desarrollo Urbano y de diseño de políticas de inversión para la movilidad, la gravedad de los sucesos de hoy en día, nos deben urgir a establecer una serie de políticas públicas inmediatas, a las que se les destinen los recursos mínimos necesarios para funcionar, mediante las cuales seamos capaces de reducir de manera significativa la emisión de contaminantes a la atmósfera.

3. La alternativa eléctrica

Frente al escenario que hemos planteado debemos volver la mirada a los automóviles propulsados mediante motores eléctricos.

La tecnología ha avanzado lo suficiente para que los usuarios de automóviles particulares dejen atrás prejuicios sobre la eficacia, velocidad, rendimiento y servicios de ese tipo de automóviles.

Hoy, es cada día más común encontrar en las calles de nuestras ciudades automóviles impulsados por electricidad o los llamados híbridos que funcionan con dos tipos de motores alternativamente, dependiendo de las necesidades de potencia y velocidad que exija el usuario.

Si esto es verdad, y la apuesta de las armadoras y fábricas sigue en la ruta de diseñar mejores y más accesibles autos con tecnologías limpias, es evidente que en el futuro cercano es posible imaginar un cambio de fondo en la tecnología preponderante para esa alternativa de transporte.

Esas tecnologías son claramente menos contaminantes desde el punto de vista de los llamados gases invernadero y provocarán un efecto atmosférico favorable. Por otra parte, esas tecnologías van a significar un impacto muy favorable en el consu o energético y ofrecen soluciones para la contaminación por ruido que también es un problema de salud en nuestras ciudades.

Esos autos funcionan con baterías recargables, generalmente en fuentes eléctricas convencionales y, como dijimos, algunos de ellos se recargan con el funcionamiento de otro motor integrado en el auto, es decir, los autos híbridos que, por lo pronto, son los que más alcance de mercado tienen actualmente.

Insistimos, independientemente de la tecnología utilizada, híbridos o completamente eléctricos, el impacto favorable en el medio ambiente sería sustancial si desarrolláramos políticas públicas que incentiven la sustitución de los autos con motores de combustión por los eléctricos o los híbridos.

Por lo tanto, para intentar favorecer una transición de los autos a combustión por autos con tecnologías más limpias y con menor impacto en el ambiente, es fundamental resolver el problema de la falta de estímulos para el consumidor.

4. La construcción de una política pública que incentive el uso de vehículos eléctricos como sustituto del automóvil privado a gasolina.

4.1. La calidad del aire como reto de las políticas públicas en México.

En México contamos con la Estrategia Nacional de Calidad del Aire (ENCA), como herramienta de planeación que orienta y coordina acciones entre diferentes instancias gubernamentales para controlar, mitigar y prevenir la emisión y concentración de contaminantes en la atmósfera en ambientes rurales y urbanos, con proyección al año 2030. En ella se establecen objetivos, estrategias y líneas de acción para mejorar la calidad del aire en el territorio nacional con el objeto de proteger la salud de la población, la flora y fauna de nuestros ecosistemas, y contribuir al desarrollo económico sustentable de México.

Se trata de un instrumento rector para que las políticas públicas centren sus acciones en minimizar la exposición de las personas a contaminantes atmosféricos, y para salvaguardar los ecosistemas.

Esto exige reorientar las prioridades de la planeación urbana y las disposiciones que rigen el uso del territorio, con el fin de desarrollar ciudades sustentables, transitar hacia procesos productivos amigables con el medio ambiente, migrar hacia el uso de energías limpias y renovables como un elemento con el que el país contribuirá a la mitigación del cambio climático y sus efectos, así como contar con industrias y un parque vehicular que aplique nuevas tecnologías para mitigar la emisión de contaminantes a la atmósfera.

Con las acciones derivadas de la estrategia, podremos atender los compromisos asumidos por México en tratados internacionales. Tal es el caso de los diversos acuerdos suscritos en el seno de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), específicamente, aquellos relacionados con la gestión de la calidad del aire, entre ellos, los generados por el acuerdo “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, que fue aprobado por la ONU en la Resolución de la Asamblea General A/RES/70/1, del 25 de septiembre de 2015 y que entró en vigor el 1 de enero de 2016; específicamente con seis de sus Objetivos del Desarrollo Sostenible:

- Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.
- Objetivo 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos.
- Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
- Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

- Objetivo 12: Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.
- Objetivo 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

La estrategia parte de la premisa de que la buena calidad del aire es un bien social que atañe a todos los mexicanos, por lo que debe ser considerada como una prioridad. Bajo esta óptica, todos los actores que afectan la calidad del aire –autoridades, instituciones y sociedad– deben asumir las responsabilidades que les corresponden para fortalecer su gestión y construir un relato, una visión y un conjunto de acciones compartidas para mejorar la calidad del aire y, en consecuencia, prevenir afectaciones a la salud de la población y conservar los ecosistemas.

4.2. Muertes prematuras derivadas de la contaminación

Existe suficiente evidencia científica para señalar que la exposición a contaminantes atmosféricos ocasiona daños a la salud de las personas, a la productividad sostenible de los ecosistemas y a la economía del país. Diversos estudios epidemiológicos han demostrado que el tiempo que los individuos están expuestos a contaminantes, aunado a sus patrones de conducta y los microambientes en los que se desenvuelven, en el trabajo o en el hogar, constituyen factores que pueden provocar enfermedades y muertes prematuras.

Por ejemplo, El Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC) realizó un estudio comparativo para determinar cuántas muertes prematuras relacionadas con la exposición al contaminante PM2.5 se evitarían en la Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara si se adoptaran los estándares recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), y cuántas si se observaran los que determinan las normas oficiales mexicanas (NOM). El resultado fue el siguiente: Si las tres ciudades se rigieran bajo los criterios de la OMS, dejarían de morir prematuramente 2 mil 170 personas; en cambio, si se consideraran los estándares de la NOM, se evitaría la muerte prematura de mil 317 personas. Es decir, la aplicación de los criterios recomendados por la OMS salvaría adicionalmente, a 853 personas de muertes prematuras en esas tres ciudades.

Otro estudio referido al mismo contaminante y realizado en distintas ciudades de México, da cuenta de que si se redujeran las concentraciones a 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (microgramos por metro cúbico), se evitaría 17 por ciento de muertes prematuras asociadas a enfermedades cardiovasculares, 18 por ciento por enfermedades asociadas a isquemia del corazón, y 12 por ciento por enfermedades cardiopulmonares.

Las normas de calidad del aire se rebasan en varias ciudades del país. Por ejemplo, en 2014, el límite normado de PM10 (24 horas o anual), se excedió en Ciudad Juárez, Monterrey, zona metropolitana de Guadalajara, Toluca, Celaya, Torreón, Ciudad Victoria, entre otras.

Ese mismo año el ozono rebasó su límite normado (de una hora o de ocho horas) en Irapuato, Pachuca, Cuernavaca, Zonas Metropolitanas del Valle de México, Monterrey, Guadalajara y Toluca, así como en Minatitlán.

Las afectaciones a la salud asociadas a la contaminación atmosférica incrementan el ausentismo y las incapacidades laborales, el gasto en medicinas y consultas médicas de las familias, entre otros, por lo que su impacto económico es importante. Las cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía indican que la contaminación atmosférica representó costos ambientales del orden de 577 mil 698 millones de pesos, equivalente a 3.2 por ciento del producto interno bruto.

Si México ajustara los niveles de concentración de contaminantes a los recomendados por la OMS, los ahorros serían muy significativos. El citado estudio del INECC señala que en la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey se dejarían de erogar 18 mil millones de pesos.

Otro estudio, realizado por la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (Cofepris) para elaborar la norma oficial mexicana NOM-025-SSA1-2014 concluye que el ahorro en el país por disminuir la morbilidad causada por la exposición a concentraciones de partículas sería de casi 2 mil millones de pesos, mientras que si se redujera la provocada por el ozono, el ahorro sería de 4 mil quinientos millones de pesos.

La normatividad mexicana prevé que todas las ciudades que cuentan con más de 500 mil habitantes, o con una determinada carga industrial y automovilística, deben monitorear la concentración de emisiones a la atmósfera y generar informes periódicos, sin embargo, hay muchas que aún no lo hacen. México cuenta con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), cuyo contenido requiere adecuarse para contemplar los instrumentos necesarios para una gestión integral de la calidad de aire.

Entre los factores que más inciden sobre la calidad del aire en las ciudades son la creciente necesidad de movilidad y sus externalidades: la integración inadecuada de diferentes modalidades para el desplazamiento de personas y bienes, el uso de espacios públicos que privilegian el tránsito y estacionamientos vehiculares, y el desarrollo de infraestructura vial orientada a vehículos particulares, como segundos pisos, túneles y viaductos, que incrementan los kilómetros recorridos por los automotores.

La reducción de la contaminación del aire demanda una estrategia integral de transporte que involucre la introducción de tecnologías más limpias y la disponibilidad de combustibles de mejor calidad, así como programas preventivos para desarrollar una flota vehicular más limpia, como la verificación obligatoria, la *chatarización* y la renovación de unidades, que no están presentes en todas las entidades del país. Ante esta situación, la ENCA plantea la necesidad de establecer acuerdos de coordinación que garanticen, para el mediano plazo, procesos de desarrollo integrales y sustentables del territorio nacional, con el objeto de revertir la inercia actual y orientar las acciones hacia ciudades y ecosistemas sustentables.

Habrà que atender además, la generación y consumo de energía, especialmente en aquellas instalaciones que utilizan combustóleo, carbón y coque, entre otros, y aquellas con procesos de baja eficiencia energética o tecnologías antiguas que no cuentan con equipos de control. En México se generan energías limpias, como la eólica, que produce electricidad mediante aerogeneradores. Para 2024, se espera que 35 por ciento de la energía utilizada en el país provenga de estas fuentes. Sin embargo, todavía dependemos del uso de combustibles fósiles con un contenido elevado de azufre.

La gestión de la calidad del aire se materializa en el territorio nacional a través de los Programas de Gestión para Mejorar la Calidad del Aire (Pro Aire) que son, típicamente, mecanismos de coordinación transversal al interior de los ejecutivos estatales o municipales, y entre éstos e instituciones federales. Los Pro Aire establecen metas, estrategias y acciones, a corto, mediano y largo plazo, para reducir las emisiones de contaminantes. Cuentan también con los llamados Comités Núcleo, que se integran por las autoridades encargadas de instrumentarlos, para darles seguimiento y evaluarlos, y en los que participa la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Así, dentro de las estrategias y líneas de acción del Eje 1 de la Estrategia Nacional de Calidad del Aire se encuentra la Estrategia 1.3 consistente en promover acciones coordinadas para reducir emisiones de fuentes contaminantes, que tiene como una de sus líneas de acción la 1.3.2 que consiste en generar políticas que permitan tener un parque vehicular más limpio y que promuevan el uso de modos de transporte más eficientes.

Conforme a todo lo anterior, en México debemos instrumentar con urgencia mecanismos que permitan mitigar los efectos de la contaminación del aire. Es claro que las áreas de acción en las que debe desarrollarse este esfuerzo son de diversa índole e impactan distintas actividades humanas. Sin embargo, en esta iniciativa queremos concentrarnos en las opciones para mitigar el efecto de los automóviles particulares y las flotillas vehiculares empresariales o de servicios en la calidad del aire.

Lo anterior parte del reconocimiento de que en México, por distintas razones históricas, económicas y sociales, hemos privilegiado la infraestructura para transporte privado por sobre el público. Revertir esa tendencia puede llevar años de esfuerzos y de recursos públicos.

Pero lo que es cierto es que desde hoy podemos implementar medidas concretas, puntuales, medibles y verificables para fomentar la sustitución vehicular por tecnologías que no emitan gases contaminantes.

Para lograr esos fines proponemos que los vehículos eléctricos no causen el impuesto al valor agregado, deducibilidad inmediata en impuesto sobre la renta de autos particulares o flotillas vehiculares eléctricas.

Además proponemos facultar a diversas autoridades de los tres niveles de gobierno para que implanten en sus jurisdicciones medidas que propicien el interés de los usuarios en adquirir vehículos eléctricos, tales como exención en las casetas de cobro en las carreteras, gestionar tarifas preferentes en aseguradoras para autos eléctricos, implementar estaciones de carga que aprovechen energías renovables, fundamentalmente el aprovechamiento de residuos orgánicos, y ponerlas al servicio de los autos eléctricos, entre otras.

Estamos convencidos de que impulsar este tipo de medidas contribuirá a favorecer la sustitución de los motores a gasolina o diésel por autos eléctricos y que, con ello, el impacto en el medio ambiente y la mitigación de los efectos del cambio climático significarán una enorme contribución al futuro de las niñas y niños mexicanos y provocarán que nuestras ciudades sean más habitables para todos.

Por lo anterior someto a la consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforman y adicionan diversos artículos de la Ley General de Cambio Climático, de la Ley del Impuesto al Valor Agregado y de la Ley del Impuesto sobre la Renta

Artículo Primero: Se reforman los artículos 2o., fracción III; 33, fracción XIII; 34, fracción VI, inciso b) y 36 de la Ley General de Cambio Climático. Se adiciona una fracción VII al artículo 2o.; un inciso h) a la fracción II del artículo 34; una fracción IV al artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático para quedar como sigue:

Artículo 2o. ...

...

...

III. Regular las acciones para la mitigación y adaptación al cambio climático, **estableciendo las responsabilidades de la Secretaría y de los gobiernos de las entidades federativas y municipios para concretar los incentivos fiscales y económicos en que se fundarán las acciones correspondientes.**

...

...

...

...

...

VIII. Establecer los mecanismos para favorecer la sustitución de vehículos particulares y de prestación de servicios de transporte con motores a gasolina por autos eléctricos.

Artículo 33. ...

...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...

XIII. Desarrollar incentivos económicos y fiscales para impulsar el desarrollo y consolidación de industrias y empresas socialmente responsables con el medio ambiente y para acelerar la sustitución de automóviles con motores a gasolina por autos eléctricos por los consumidores privados y por los prestadores de servicios de transporte.

Artículo 34. ...

- a)...
- b)...
- c)...
- d)...
- e)...
- f)...
- g)...

h)...

i)...

II. ...

a)...

b)...

c)...

d)...

e)...

f)...

g)...

h) Generar incentivos fiscales a nivel federal, estatal y municipal, así como políticas o acciones de gobierno que faciliten el acceso a infraestructura para autos eléctricos en el ámbito de su competencia.

III. ...

a)...

b)...

c)...

d)...

e)...

f)...

g)...

h)...

i)...

IV. ...

a)...

V. ...

a)...

b)...

c)...

VI. ...

a)...

b) Desarrollar programas que promuevan patrones de producción y consumo sustentables en los sectores público, social y privado a través de incentivos económicos; fundamentalmente en áreas como la generación y consumo de energía, el transporte, **con atención especial al de autos eléctricos** y la gestión integral de los residuos.

...

...

Artículo 93. ...

I. ...

II. ...

III. ...

IV. Las que a través de incentivos fiscales aplicadas a los impuestos al valor agregado y sobre la renta se establezcan para estimular la sustitución de vehículos privados y de servicio de transporte con motores a gasolina por autos eléctricos.

Artículo Segundo: Se adiciona un inciso j) a la fracción I del artículo 2o.-A de la Ley del Impuesto al Valor Agregado para quedar como sigue:

Artículo 2o.-A. ...

I. ...

a)...

b)...

c)...

d)...

e)...

f)...

g)...

h)...

i)...

j) **Automóviles con motores eléctricos o híbridos para uso particular o para sustituir flotillas de servicio de transporte.**

II. ...

Artículo Tercero: Se reforma el artículo 36, fracción II de la Ley del Impuesto sobre la Renta para quedar como sigue:

Artículo 36. ...

I. ...

II. Las inversiones en automóviles sólo serán deducibles hasta por un monto de \$175,000.00. Tratándose de inversiones realizadas en automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como los automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, serán deducibles hasta por **su valor de adquisición.**

...

Artículo Transitorio

Único. El presente decreto entrara en vigor el siguiente día al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Nota

1 Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012, publicado en 2013, www.cd hdf.org.mx.

San Lázaro, Ciudad de México, a 3 de octubre de dos mil diecinueve

Diputado Ernesto Alfonso Robledo Leal (rúbrica)