

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO, POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 112 DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE, 25 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y 34 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO, PRESENTADA POR EL SENADOR JUAN JOSÉ JIMÉNEZ YÁÑEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Ciudad de México, a 13 de febrero de 2020.

Secretarios de la Cámara de Diputados

Presente

Me permito comunicar a ustedes que en sesión celebrada en esta fecha, el senador Juan José Jiménez Yáñez, del Grupo Parlamentario Morena, presentó Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 112 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente; 25 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta y 34 de la Ley General de Cambio Climático.

La Presidencia, con fundamento en los artículos 66, párrafo 1, inciso a) y 67, párrafo 1, inciso b) de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 174, 175 párrafo 1, 176, 177, párrafo 1, y 178 del Reglamento del Senado, dispuso que dicha iniciativa, que se anexa, por ser asunto de su competencia, se turnara la parte relativa a la Ley del Impuesto sobre la Renta se remite a la Cámara de Diputados; la que reforma las Leyes Generales de Equilibrio Ecológico y de Cambio Climático se turna a las Comisiones Unidas de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Cambio Climático; y de Estudios Legislativos, Segunda.

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 112 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, 25 de la Ley del Impuesto sobre la Renta y 34 de la Ley General de Cambio Climático

El suscrito, Juan José Jiménez Yáñez integrante del Grupo Parlamentario de Morena, de la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción 11, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y por los artículos 8, párrafo 1, fracción 1, y 164, párrafo 3, del Reglamento del Senado de la República, somete a consideración de esta asamblea la presente siguiente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 112 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, 25 de la Ley del Impuesto sobre la Renta y 34 de la Ley General de Cambio Climático**, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos prevé y protege los derechos humanos entre los que se encuentran, para los fines de la presente iniciativa, el derecho a un medio ambiente sano, contenido en su artículo 4º y el derecho a la movilidad, en su artículo 11.

Ambos derechos son importantes para el ejercicio de otros y es necesario que el Estado establezca reglas claras que los fortalezcan.

En diversas ciudades del país es preocupante el grado de contaminación que se registra, en su acepción más amplia, no obstante, el fenómeno no es privativo de México sino de todo el mundo, siendo urgente desarrollar y aplicar medidas que la disminuyan, procurando políticas que aminoren sus efectos.

En este sentido, resulta necesario atender con una visión de largo alcance las crecientes problemáticas en materia de movilidad, donde el tráfico o congestión vehicular es cada vez mayor en las urbes de cualquier tamaño, generando pérdidas y afectaciones de todo tipo al incrementarse los tiempos de traslado ante el crecimiento descontrolado del parque vehicular acompañados de superficies de rodamiento limitadas o saturadas.

Una de las grandes consecuencias es el incremento de la contaminación, principalmente la atmosférica.

Actualmente nuestro país se encuentra comprometido con el Protocolo de Montreal relativo a las sustancias agotadoras de la Capa de Ozono¹, siendo un acuerdo ambiental internacional que logró ratificación universal para proteger la capa de ozono de la tierra, con la meta de eliminar el uso de sustancias que agotan la capa de ozono (SAO).

Esta preocupación no es reciente, organismos internacionales y el gobierno mexicano han realizado estudios del impacto del uso de transporte:

Como reconoce un documento de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, “el principal reto que se enfrenta en el diseño de las políticas de transporte y uso del suelo, consiste en asegurar que la creciente cantidad de asentamientos urbanos y suburbanos (que se presentan en todos los estratos socio-económicos) tengan un acceso integral a los servicios y actividades en sus vidas cotidianas, mientras que se minimizan los impactos negativos que la realización de los viajes pueden tener en el ambiente, la equidad, la economía y la salud.” En ese sentido, se intenta hacer un primer análisis de las condiciones que se deben tomar en cuenta para el diseño de un proceso de gestión de estrategias para la movilidad sustentable en México. Es necesario contar con paquetes integrales de políticas (compuestos de una mezcla inter-sectorial de medidas regulatorias, tarifarias y tecnológicas) tales que envíen las señales correctas a los mercados de uso del suelo y del transporte.

Especial atención se ha dado en los últimos años al tema de la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) y el calentamiento global, como lo señala el estudio “México: estudio sobre la disminución de emisiones de carbono (MEDEC)” (Johnson, 2009), auspiciado por el Banco Mundial, señala que “el sector del transporte en América Latina está creciendo velozmente en términos de emisiones de GEI debido al rápido crecimiento económico y en la utilización de vehículos. En México el número de vehículos está previsto que crezca a un ritmo anual de 5 por ciento, pasando de una flota de 24 millones en 2008 a 70 millones en 2030”. De igual forma, Johnson menciona que “un análisis de las opciones de mitigación para el transporte en México demuestra que hay numerosos beneficios conjuntos en estas opciones”, que incluyen beneficios financieros, ahorros de tiempo y el mejoramiento ambiental local. Entre las opciones que pueden proporcionar las reducciones más grandes de GEI en México están la inspección de vehículos y los programas de mantenimiento, una planificación optimizada del transporte, normas de eficiencia vehicular y políticas de densificación. Los beneficios económicos resultantes de estas intervenciones incluyen a los beneficios financieros en comparación con los medios alternativos de transporte, el ahorro de tiempo para los individuos, por ejemplo, reduciendo los congestionamientos, así como la salud local se beneficia debido a las menores emisiones de contaminantes.

Otro elemento de gran importancia es el energético, pues actualmente las emisiones contaminantes están fuertemente asociadas al autotransporte, como lo señala Flavin (2008) “las emisiones derivadas de combustibles derivados del petróleo se verán seriamente limitadas por su producción en un futuro de mediano plazo, pues se espera que dentro de las siguientes dos décadas se inicie su declinación en el ámbito mundial. De esta forma se requiere que los servicios de transporte inicien lo antes posible su cambio al uso de otras fuentes de energía, siendo la electricidad (producida por fuentes renovables) la de mayor importancia, además de los bio-combustibles avanzados y el gas natural comprimido”.

Dentro de este contexto es de suma importancia el apoyo al mejoramiento del servicio de transporte público masivo.²

El estudio “Movilidad de pasajeros en México: Implicaciones ambientales y económicas”, realizado por el Instituto Mexicano de Transporte en 2012³, realiza una descripción de los gases de efecto invernadero (GEI) que emite el transporte:

Emisiones GEI del transporte

De acuerdo con el Instituto Nacional de Ecología (INE, www.ine.gob.mx). Los GEI son componentes gaseosos de la atmósfera, naturales y antropogénicos, que absorben y emiten radiaciones a longitudes de ondas específicas (dentro del espectro de la radiación infrarroja emitida por la superficie de la Tierra, la atmósfera y las nubes; estas propiedades originan el efecto invernadero”. Los principales GEI son el vapor de agua (H₂O), dióxido de carbono (CO₂), óxido nitroso (N₂O), metano (CH₄) y ozono (O₃). Por su parte, el Protocolo de Kyoto contabiliza también los siguientes gases de efecto invernadero: hexafluoruro de azufre, hidrofluorocarbonos y perfluorocarbonos. Es necesario señalar que el vapor de agua no se contabiliza en la metodología de estimación de GEI aceptada por la Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático Movilidad de pasajeros en México: Implicaciones ambientales y económicas (UNFCCC, por sus siglas en inglés) debido a su rápida rotación a través del ciclo del agua ya que éste es visto más como un efecto del cambio de la temperatura ambiental, así, no tiende a acumularse en el largo plazo como sucede con los otros gases mencionados.

En México, se ha realizado el Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (INEGEI) para el periodo 1990-2006, coordinado por el Instituto Nacional de Ecología, aplicando el marco metodológico sugerido por la UNFCCC.

De acuerdo con el Grupo Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC, 2008) “la mayor parte del aumento observado en las temperaturas medias mundiales desde mediados del siglo XX, se debe muy probablemente al aumento de las concentraciones de GEI de origen antropogénico”. De esta forma, es posible señalar que “la evidencia disponible indica que la tasa de calentamiento durante los últimos 50 años ha sido en promedio 0.13°C ± las precipitaciones más intensas han crecido de una manera alarmante desde 1950, incluso en regiones donde las precipitaciones eran menores.

Por otro lado, se han presentado aumentos en las sequías desde 1970, particularmente en los trópicos y subtrópicos, que están relacionadas con las disminuciones de las precipitaciones y con temperaturas más altas” (Galindo, 2009).

De acuerdo con el IPCC, en el ámbito mundial, en 2004, la contribución de las emisiones de GEI por el sector transporte fue de 13.1 por ciento, mientras que en México su aportación al total de las emisiones fue de 20 por ciento en 2006, siendo el autotransporte el principal emisor con 19 por ciento del total de emisiones GEI en el país, de acuerdo con la publicación “México, cuarta comunicación nacional ante la convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático” (Semarnat, 2009). De acuerdo con el Programa Especial de Cambio Climático (PECC) 2009-2012 (DOF, 2009), su meta principal es limitar las emisiones GEI, medidas en millones de toneladas de dióxido de carbono equivalente (MtCO₂e) a 339 en el año 2050, es decir, aproximadamente a la mitad del total emitido en 2000. Debido a que en 2000 se ponderó una emisión de GEI de 644 MtCO₂e, para 2012 se pretende producir 735 MtCO₂e (correspondiente a reducir 51 MtCO₂e del escenario tendencia/), así, para 2020 se pretende reducir las emisiones a 700 MtCO₂e (182 MtCO₂e menos con respecto a la línea base), mientras que para 2030 se limitarían las emisiones a 572 MtCO₂e, es decir una reducción de 397 MtCO₂e de la línea base y finalmente para 2050 tan sólo se emitirían 339. De acuerdo con las anteriores cifras, se pretende disminuir el ritmo de crecimiento en una primera fase y reducir las emisiones a partir de la década de 2020. Asimismo, el transporte se resalta por ser uno de los sectores con mayor dinamismo en el crecimiento de emisiones, pues entre 1990 y 2006 presentó una

tasa media de crecimiento anual (TMCA) de 3.1 por ciento, pasando de una participación en el total nacional de 18 a 20 por ciento. Al parecer en los últimos años se ha incrementado su ritmo de crecimiento, pues durante el periodo 2001-2006, fue de 4.6 por ciento (OOF, 2009).

Movilidad y contaminación en México

Con respecto a las emisiones por modo de transporte..., el autotransporte ha mostrado un ritmo de crecimiento muy alto con una tasa anual de 3.6 por ciento, en el periodo 1990-2007, mientras que el ferrocarril muestra una contracción de sus emisiones a una tasa anual de 0.3 por ciento. Dichos comportamientos se manifiestan en un incremento de la participación del autotransporte en las emisiones GEI dentro del sector transporte, pasando de 91.1 por ciento en 1990 a 93.0 por ciento en 2007, mientras que el ferrocarril pasó de 2.2 por ciento a sólo 1.2 por ciento en el mismo periodo.”

No obstante las normativas internacionales anteriores, factores como una negativa percepción de la calidad del transporte público, incluyendo una mayor inseguridad en él mismo, acompañado de una mayor accesibilidad para el uso de vehículos particulares no contribuyen a las soluciones que se pudieran plantear para combatir el problema atmosférico, dado el incremento del tráfico especialmente en las zonas urbanas.

De acuerdo con información del Inegi el total nacional de vehículos de motor registrados en circulación ha incrementado considerablemente, para 1980 eran 5 millones 758 mil; en 1990 estaban registrados casi 10 millones; en 2010, 31 millones 635 mil; y en mayo de 2019 había registrados en circulación 32 millones de automóviles, 408 mil camiones de pasajeros y 11 millones 463 mil camiones de carga.

De acuerdo con información de la ONU “Las ciudades mexicanas padecen serios problemas de contaminación ambiental, y el sector transporte es una de sus principales causas al contribuir con 20.4 por ciento de la emisión de GEI, de los cuales el 16.2 por ciento proviene del subsector automotor, en su mayoría, por viajes en transporte individual motorizado.”⁴, además refiere de los problemas que el congestionamiento vial ocasiona en la salud, mortalidad, así como el impacto económico:

En algunas zonas metropolitanas como en el Valle de México las emisiones generadas por vehículos, representan hasta un 60 por ciento de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas (PM-10), y lo más grave, es que de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren en nuestro país 14 mil 700 personas a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire, y es que los congestionamientos viales en las principales arterias que comunican los centros urbanos conllevan a un deterioro de la calidad del aire y por ende de la salud de la población.

Paradójicamente, para atender la movilidad urbana, se han destinado cuantiosos recursos públicos a la construcción de infraestructura vial en beneficio del transporte en automóvil privado, que contrariamente, han agravado el problema y hoy, el panorama diario de las ciudades de más de un millón de habitantes es la congestión vial, producto de la cantidad de **vehículos particulares en donde se trasladan en promedio 1.2 personas por unidad**; diariamente se pierden millones de horas/hombre, los ingresos de las personas disminuyen por los costos crecientes del transporte, y se incrementan los niveles de contaminación ambiental y auditiva que afectan la salud.

A pesar de esto, existe un consenso en el tema de que la movilidad urbana sostenible es factor de desarrollo económico y social. Es por ello que actualmente las ciudades mexicanas enfrentan diversos retos caracterizados por la congestión vial, los altos costos de movilidad, pérdidas de tiempo en traslados, invasión de espacios públicos, accidentes, contaminación, inseguridad y **rechazo al transporte público** por lento y peligroso, lo que vulnera

particularmente a los sectores de bajos ingresos y a las mujeres, e implica condiciones de exclusión y poca accesibilidad para personas con alguna discapacidad.

Los automóviles particulares generan 18 por ciento de las emisiones de CO₂, principal gas causante del efecto invernadero.

Este fenómeno podría costar al país hasta 6 por ciento del PIB, si no se toman las medidas de prevención adecuadas. En las cinco zonas metropolitanas del país que concentran 40 por ciento de la población urbana nacional, las pérdidas por externalidades negativas alcanzan costos que rondan 4 por ciento del PIB.⁵

Los problemas en la salud y el impacto al medio ambiente demandan toda nuestra atención, el documento “Los vehículos automotores como fuentes de emisión⁶” realiza algunas reflexiones:

Hidrocarburos (HC): Las emisiones de hidrocarburos resultan cuando no se quema completamente el combustible en el motor. Existe una gran variedad de hidrocarburos emitidos a la atmósfera y de ellos los de mayor interés, por sus impactos en la salud y el ambiente, son los compuestos orgánicos volátiles (COV). Estos compuestos son precursores del ozono y algunos de ellos, como el benceno, formaldehído y acetaldehído, tienen una alta toxicidad para el ser humano.

Monóxido de carbono (CO): El monóxido de carbono es un producto de la combustión incompleta y ocurre cuando el carbono en el combustible se oxida sólo parcialmente. El monóxido de carbono se adhiere con facilidad a la hemoglobina de la sangre y reduce el flujo de oxígeno en el torrente sanguíneo ocasionando alteraciones en los sistemas nervioso y cardiovascular.

Óxidos de nitrógeno (NO_x): Bajo las condiciones de alta temperatura y presión que imperan en el motor, los átomos de nitrógeno y oxígeno del aire reaccionan para formar monóxido de nitrógeno (NO), dióxido de nitrógeno (NO₂) y otros óxidos de nitrógeno menos comunes, que se conocen de manera colectiva como NO_x. Los óxidos de nitrógeno, al igual que los hidrocarburos, son precursores de ozono. Asimismo, con la presencia de humedad en la atmósfera se convierten en ácido nítrico, contribuyendo de esta forma al fenómeno conocido como lluvia ácida. La exposición aguda al NO₂ puede incrementar las enfermedades respiratorias, especialmente en niños y personas asmáticas. La exposición crónica a este contaminante puede disminuir las defensas contra infecciones respiratorias.

Dióxido de azufre (SO₂): El SO₂ es un gas incoloro de fuerte olor, que se produce debido a la presencia de azufre en el combustible. Al oxidarse en la atmósfera produce sulfatos, que forman parte del material particulado. Este compuesto es irritante para los ojos, nariz y garganta, y agrava los síntomas del asma y la bronquitis. La exposición prolongada al dióxido de azufre reduce el funcionamiento pulmonar y causa enfermedades respiratorias.

Partículas (PM): Las partículas también son producto de los procesos de combustión en el motor de los vehículos. Este contaminante es uno de los que tiene mayores impactos en la salud humana; ha sido asociado con un aumento de síntomas de enfermedades respiratorias, reducción de la función pulmonar, agravamiento del asma, y muertes prematuras por afecciones respiratorias y cardiovasculares.

Plomo (Pb) Y otros aditivos metálicos: Su empleo como antidetonante en la gasolina ha propiciado durante mucho tiempo emisiones que han demostrado tener impactos nocivos en el coeficiente intelectual de los niños. Sin embargo, desde 1998 las gasolinas que se comercializan en México no contienen plomo.

Amoníaco (NH₃): Las emisiones de amoníaco cobran importancia ambiental por el hecho de que este contaminante suele reaccionar con SO_x y NO_x para formar partículas secundarias tales como el sulfato de amonio ((NH₄)₂SO₄) y el nitrato de amonio (NH₄NO₃), las cuales tienen un impacto significativo en la reducción de la

visibilidad. La exposición a concentraciones altas de este contaminante puede provocar irritación de la piel, inflamación pulmonar e incluso edema pulmonar.

Bióxido de carbono (CO₂): El bióxido de carbono no atenta contra la salud pero es un gas con importante efecto invernadero que atrapa el calor de la tierra y contribuye seriamente al calentamiento global.

Metano (CH₄): El metano es también un gas de efecto invernadero generado durante los procesos de combustión en los vehículos. Tiene un potencial de calentamiento 21 veces mayor al del bióxido de carbono.

Óxido nitroso (N₂O): Este contaminante, que pertenece a la familia de los óxidos de nitrógeno, también contribuye al efecto invernadero y su potencial de calentamiento es 310 veces mayor que el bióxido de carbono.⁷

En México se han realizado esfuerzos por mejorar la movilidad y la protección del medio ambiente, teniendo dentro de las políticas públicas la inversión en infraestructura para el transporte público, que como debe enfrentar retos de mejora de la calidad del servicio y seguridad, como ya expusimos, para que pueda ser elegible como opción primera de movilidad para ir al trabajo, a la escuela y demás actividades cotidianas de la población.

También se han implantado medidas como el llamado “Hoy no circula” que parece haberse agotado particularmente en la Ciudad de México, en donde se proyecta contribuir con el programa de auto compartido, para lograr la reducción de emisión de contaminantes, establecido en el Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad en la Ciudad de México, aplicable en algunas vías de acceso controlado obligatorio de 7 a 10 horas, a partir de 2020.

Lo anterior se propone pudiera aplicarse en todas las ciudades del país de forma obligatoria, incluso en aquellas que no enfrenten contingencias ambientales, atendiendo a la importancia de la prevención y al reconocimiento de que la contaminación es un problema global que debe aminorar en un esfuerzo coordinado.

Adicionalmente, es necesario considerar de gran trascendencia la cultura vial, reconociendo la existencia de retos importantes en la materia, pues como apreciamos los vehículos circulan en promedio solo con su conductor, por lo que se requiere modificar la manera en cómo estamos acostumbrados a viajar, pasar del individualismo y cierta comodidad inmediata o en el corto plazo, a considerar la vida comunitaria, con beneficios a mediano y largo plazo.

La cultura vial propone también manejar a una velocidad adecuada, disminuyendo el número de veces de frenado, cesión del paso, así como la costumbre de dar mantenimiento a los vehículos para una emisión menor de contaminantes como una obligación más ecológica que tributaria.

La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, ya prevé criterios de la política ambiental respecto del transporte, que es necesario complementar.

En el mismo orden de ideas se propone que se incentive a los usuarios, investigadores, desarrolladores y empresas de vehículos automotores de combustión interna que lleven a cabo actividades con el objetivo de implementar medidas tecnológicas para la reducción de emisión de gases de efecto invernadero, por ejemplo el *Start&Stop* y los modos de manejo Eco (Ecológicos)⁸ el primero funciona cuando un vehículo está en pausa, en un semáforo o embotellamiento, situaciones en que el sistema entra en *stand by* y apaga el motor, pero con solo pisar nuevamente el embrague el motor se activa otra vez y el segundo se ha convertido en una práctica responsable para quienes saben que van a rodar a baja velocidad. Actualmente en Europa uno de cada dos autos de los que se fabrican incluyen ésta tecnología, que permite ahorrar un 8 por ciento de combustible en entornos urbanos.⁹ Otra opción es el de automóviles híbridos, que combinan “...dos o más sistemas que a su vez consumen fuentes de energía diferentes. Uno de los sistemas contiene el generador de energía eléctrica que consiste en un motor de combustión

interna pequeño y de alta eficiencia combinado con baterías eléctricas y ultra condensadores. El otro sistema está compuesto por la batería eléctrica y los motogeneradores instalados en las ruedas. Una gran ventaja es que estos vehículos no tienen que conectarse a una fuente externa de electricidad o recargarse porque el generador del automóvil produce la energía necesaria para mantener cargadas las baterías”¹⁰ y así todos aquellos productos o materiales que reduzcan la contaminación.

Se propone que los incentivos fiscales se encuentren previstos en los programas que se estipula sean generados por la Ley General de Cambio Climático, con el objetivo de reducir las emisiones que se generan en el sector transporte.

Es por lo expuesto, que presentamos la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforma el artículo 112 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, 25 de la Ley del Impuesto sobre la Renta y 34 de la Ley General de Cambio Climático

Primero. Se reforma el Artículo 112 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, para quedar como sigue:

Artículo 112. En materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, los gobiernos de las entidades federativas, los Municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, de conformidad con la distribución de atribuciones establecida en los artículos 7o., 8o. y 9o. de esta ley, así como con la legislación local en la materia:

I. a VI. ...

VII. Establecerán requisitos y procedimientos para regular las emisiones del transporte público, excepto el federal, y las medidas de tránsito y, en su caso, la suspensión de circulación, en casos graves de contaminación;

Las legislaturas de los estados establecerán en sus leyes locales, en materia de protección al ambiente y demás que corresponda, disposiciones que regulen el uso de los vehículos automotores para reducir la emisión de contaminantes, sin perjuicio de las facultades que conforme a esta ley corresponde a la federación.

Respecto del uso de vehículos de transporte privado la legislación referida establecerá medidas para reducirlo y/o para disminuir los niveles de contaminación, como las que a continuación se enuncian:

- a) **Difusión de la cultura vial, a realizar de forma obligatoria durante los trámites de licencias, permisos, verificación vehicular y demás relacionados con el uso de vehículos.**
- b) **Uso de vehículo compartido, que podría ser obligatorio en días y horarios específicos y/o ser incentivado a través de medidas administrativas y/o fiscales que beneficien a los usuarios al momento de pagar los impuestos de tenencia o denominación equivalente y los derechos correspondientes al uso de vehículos.**
- c) **Suspensión o limitación de la circulación en vías primarias de vehículos que superen los límites máximos permisibles de emisiones de contaminantes detectados en la verificación vehicular y sanciones en caso de incumplimiento.**

d) Suspensión de circulación en vías primarias de los vehículos que no hayan pagado los impuestos de tenencia o denominación equivalente y los derechos correspondientes al uso de vehículos y sanciones en caso de incumplimiento.

e) Fomento al uso de vehículos eléctricos, para lo cual podrán emitir incentivos fiscales.

f) Fomento al uso de transporte público y de la movilidad no motorizada.

g) Fomento al uso de transporte escolar, así como creación de programas públicos de transporte escolar gratuito o a menor costo.

h) Uso de tecnologías en los vehículos automotores de combustión interna que reduzcan la emisión de contaminantes, así como incentivos administrativos y/o fiscales para quienes así lo demuestren.

VIII. a XII. ...

Segundo. Se adiciona una fracción al Artículo 25 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:

Artículo 25. Los contribuyentes podrán efectuar las deducciones siguientes:

I. a X. ...

XI. Los gastos realizados por 105 propietarios de vehículos que tengan como objetivo la reducción de emisión de contaminantes, a excepción del vehículo mismo.

XII. Los gastos por el uso de tecnologías en 105 vehículos automotores de combustión interna que reduzcan la emisión de contaminantes. Cuando el vehículo automotor contenga la tecnología desde el momento de su adquisición y no sea posible establecer su valor de forma autónoma podrá deducirse 10 por ciento del valor del vehículo, sin perjuicio de las demás deducciones que prevé esta ley.

Tercero. Se reforma el inciso b), de la fracción II del artículo 34 de la Ley General de Cambio Climático, para quedar como sigue:

Artículo 34. ...

I. ...

II. Reducción de emisiones en el Sector Transporte:

a) ...

b) ...

Los programas incluirán incentivos fiscales para los propietarios de vehículos automotores de combustión interna para uso particular o de transporte público, cuando estos demuestren el uso de tecnologías en los que reduzcan la emisión de contaminantes.

Transitorio

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

Notas

1 [https://l aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS\(CAPA%20ZONO-PROTOCOLO%20MONTREAL.pdf](https://l aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS(CAPA%20ZONO-PROTOCOLO%20MONTREAL.pdf)

2 <https://l jimt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt372.pdf>

3 *Ibíd.*

4 <https://Uanuhabitat.org.mx/index.php/cantaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire>

5 <https://Uonuhabitat.org.mx/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire>

6 <http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones2/libros/618/vehiculos.pdf>

7 <http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones2/libros/618/vehiculos.pdf>

8 <https://www.mator.com.co/actualidad/industrial-cho-a-portes-industria-automotriz-reducir-contaminacion/25985>

9 <https://noticias.universia.ad/actualidad/noticia/2015/02/24/1120393/soluciones-tecnologicas-reducir-contaminacion-ambiental-grandes-ciudades.html>

10 <http://www.economia.unam.mx/publicaciones/reseconinforma/pdfs/330/06Lourdesalvarez.pdf>

Senadores: Juan José Jiménez Yáñez, Ernesto Pérez Astorga, Alejandro Armenta, María Antonia Cárdenas y Joel Molina Rodríguez (rúbricas).