

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA LOS ARTÍCULOS 93 DE LA LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO Y 50. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, SUSCRITA POR EL DIPUTADO ARTURO ESCOBAR Y VEGA E INTEGRANTES DE LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS DEL PVEM Y MORENA

Quienes suscriben, diputado coordinador Arturo Escobar y Vega, en representación de los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, y diputados Francisco Elizondo Garrido, Nayeli Arlén Fernández Cruz, Alfredo Antonio Gordillo Moreno, Ana Patricia Peralta de la Peña, Erika Mariana Rosas Uribe del Grupo Parlamentario de Morena, y los diputados Héctor Serrano Cortés, Mauricio Alonso Toledo Gutiérrez, legisladores sin Partido de la LXIV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como los artículos 6 numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, se permiten presentar para su análisis y dictamen la siguiente iniciativa con proyecto de decreto que adiciona la fracción IV del artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático y reforma la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El cambio climático es un problema global que requiere soluciones integrales desde una perspectiva local. Por este motivo, se deberá impulsar la adopción de nuevas tecnologías de movilidad, particularmente, el uso de automóviles eléctricos e híbridos en cualquier modalidad por los beneficios sociales que representan sobre los automóviles de propulsión a gasolina. En este sentido, nuestro Grupo Parlamentario, estará presentando, además de la presente iniciativa, otra iniciativa que buscará dar cauce a un estímulo fiscal en la Ley del Impuesto Sobre la Renta.

Dicho lo anterior, y en el ámbito de la presente iniciativa, nuestro Grupo Parlamentario propone la reforma de la fracción IV al artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático, relativo a los estímulos fiscales que se podrán establecer, y reforma la fracción VIII del artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a efecto de que los usuarios de automóviles eléctricos obtengan una reducción en la tarifa por el uso de las principales carreteras del país.

Los vehículos eléctricos pueden disminuir más de un 70% las emisiones de CO₂ en comparación con un automóvil de propulsión a gasolina bajo las mismas condiciones. Lo anterior implica enormes beneficios que se traducen en que cada vehículo eléctrico representará una reducción superior a 1.87 toneladas de CO₂ anuales.¹

De acuerdo con la Organización Mundial de Salud (OMS), en 2016 el 91% de la población mundial vivía en ciudades en donde la calidad del aire estaba por debajo de los límites recomendados. Además, se estima que la contaminación del aire fue responsable de la muerte prematura de 4.2 millones de personas tan solo en 2016. Adicionalmente, existe un agravante para las personas de bajos y medianos recursos ya que fueron las más afectadas y representaron el 91% de las muertes anuales.²

Al respecto, el Centro Internacional de Investigaciones sobre el Cáncer emitió un reporte en el que concluyeron que la exposición a la contaminación en el aire es cancerígena para los humanos con especial incidencia en el cáncer de pulmón. Por estos motivos, resulta imperativo abordar todos los factores de riesgo para las enfermedades no transmisibles para proteger la salud pública.

En este sentido, es necesario implementar políticas públicas en materia de transporte, planificación urbana, generación de energía e industria que reducen la contaminación del aire. De esta manera, la transición a modos limpios de generación de energía debe priorizar el tránsito urbano rápido y cambiar a vehículos más limpios. En ese

sentido, los vehículos y combustibles de bajas emisiones serán necesarios para mejorar la salud y el bienestar de los mexicanos.

De acuerdo con el Informe de Precios de Combustibles Alternativos de Ciudades Limpias de junio del 2019 (que compara los precios promedio de venta al mayoreo de combustibles alternativos y convencionales), el precio de la electricidad se ha posicionado por debajo del precio del diésel y la gasolina desde las últimas dos décadas.

En la última medición de este índice se apreciaba que el precio de los combustibles convencionales, particularmente la gasolina y el diésel, eran equivalentes a más del doble del precio de la electricidad. Adicionalmente, se han presentado importantes fluctuaciones en el precio de los combustibles, principalmente entre 2006 y 2010, mientras que el precio de la electricidad ha tenido un crecimiento bajo, pero sostenido y sin presentar variaciones importantes.

La carga de vehículos eléctricos es más económica que aquella respecto de vehículos que funcionan con gasolina; aproximadamente una persona gasta \$40,000 pesos en gasolina cada año y recorre 20 mil kilómetros.³ Para poner esto en perspectiva, hoy en día existen vehículos eléctricos en nuestro mercado cuyo costo de la energía eléctrica requerida para cubrir la misma distancia es 2.5 veces menor.

No cabe duda de que los automóviles eléctricos son más eficientes y respetuosos con el medio ambiente que los vehículos de propulsión a gasolina o diésel. Esto porque los eléctricos no generan ningún tipo de emisión de gases en el ambiente por lo que la transición a este tipo de tecnologías ayuda a mejorar la calidad del aire en las ciudades.

Igualmente, la promoción de los vehículos eléctricos es de gran importancia para la reducción de la dependencia del petróleo y para mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, así como las emisiones de otros gases contaminantes que afectan directamente la salud de las personas que habitan en las ciudades.

En el mismo sentido, por la naturaleza de los mecanismos de propulsión, el incremento en el uso de estos automóviles disminuye la contaminación acústica atribuible al funcionamiento de un motor tradicional de combustión interna.

Sin embargo, las emisiones de dióxido de carbono que son emitidas como resultado de los procesos de movilidad eléctrica derivan en su totalidad de la fuente de la electricidad para la recarga de las baterías, esto se traduce en la necesidad de implementar una estrategia integral en la que la generación también apueste a tecnologías más limpias, de esta manera, las consecuencias en el medio ambiente serán catalizadas y el sector de transporte tendrá un impacto positivo en el desarrollo y bienestar de las personas.

Uno de los principales objetivos del fortalecimiento en la adopción de estas tecnologías es la reducción directa de la dependencia del petróleo y, en términos generales, la dependencia energética del exterior, de tal manera que se favorezca el consumo de energía generada en nuestro país y se transite hacia una mayor participación de las energías provenientes de fuentes renovables.

La idea de sustitución de autos de propulsión a gasolina por otros que utilizan baterías debe estar contemplada a nivel local, es decir, las Entidades y Municipios deberán considerar en el Plan de Ordenamiento Territorial medidas que promuevan su uso, tal como el establecimiento de estacionamientos ad hoc y circulación preferente en las vías públicas. Lo anterior debido a que las necesidades de movilidad que satisfacen los automóviles eléctricos están enfocadas principalmente en el ámbito urbano y sus periferias. Las baterías que tienen estos vehículos les otorga autonomía suficiente para cubrir sus necesidades de movilidad en ese espacio.

Uno de los mayores retos en la industria es que la mayoría de los fabricantes de vehículos eléctricos e híbridos tienen una oferta relativamente limitada y con costos de adquisición que los posicionan por encima de otros fabricantes de coches de gasolina. Esto se puede deber a dos motivos, en primer lugar, a un elevado costo de los insumos de

producción por las baterías, y a que se trata de una industria en la que las economías de escala no se han alcanzado aún por su nivel de madurez.

En este sentido, en México este mercado no ha sido desarrollado totalmente y la infraestructura energética que permite la carga de estos vehículos está aún en fase de crecimiento por lo que los usuarios no cuentan con una perspectiva concreta de la logística de tener un automóvil eléctrico en el día a día.

La introducción de una nueva tecnología de movilidad como lo es en el caso concreto, requiere de una estrategia de impulso que dinamice la demanda hasta llegar a un punto en el que la generalización sea suficiente para que el mercado la haya adoptado. Es por ello que se busca la generación de incentivos económicos que hagan más atractivos estos automóviles hasta llegar al punto en el que sean más atractivos que los coches con propulsión de combustión interna.

Hoy en día, la Ley General de Cambio Climático establece en su Capítulo IX que la Federación y las Entidades aplicarán instrumentos económicos que incentiven el cumplimiento de los objetivos de la política nacional en materia de cambio climático. En este sentido, consideramos que existen espacios de incidencia en materia fiscal que permitirán dotar de dinamismo y ampliar el alcance del mercado de los coches eléctricos e híbridos en nuestro país, con el objetivo de contribuir a la mejora del medio ambiente en el que habitamos.

En México se han impulsado diversas iniciativas de legislación que buscan eliminar total o parcialmente el pago de diversos impuestos a efecto de incentivar el uso de coches eléctricos e híbridos. Derivado de ello, los vehículos eléctricos tienen ventajas sobre los automóviles a gasolina, por ejemplo, estos vehículos pueden circular todos los días en la zona metropolitana, no pagan el Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN), en la mayoría de los estados no pagan tenencia, gozan de una tarifa de pago de luz diferenciada para personas físicas ofrecida por la CFE, engomado distintivo, placas especiales, exención de la verificación ambiental y estacionamiento preferencial en ciertos lugares.

Bajo este mismo tenor, es necesario reconocer los esfuerzos que se han hecho en México en materia de vehículos eléctricos. De acuerdo con el Programa de Ahorro de Energía del Sector Eléctrico (PAESE) de la CFE, en 2015 había 156 estaciones de carga y en 2018 ya contábamos con más de 2,017. Esto evidencia la creciente demanda por este tipo de tecnologías y la necesidad de incentivar este tipo de vehículos.

Las ventas de vehículos eléctricos aumentaron en 68.70% entre 2017 y 2018 y, de acuerdo con la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, los estados con mayor crecimiento en las ventas fueron Tabasco con el 166.7%, Campeche con un crecimiento del 153.3% y Aguascalientes con 151%, lo que se traduce en que existe una demanda por estos vehículos en varios estados y será necesaria una ampliación de la red de distribución de combustibles alternativos para cubrir estas nuevas necesidades. Sin embargo, las ventas de estas unidades siguen muy por debajo de las observadas en otros países en términos nominales.

Como se ha presentado, se han realizado numerosos esfuerzos para ampliar los beneficios por la compra de estos vehículos, sin embargo, estas medidas no han sido suficientes para incidir en la compra de estos autos, principalmente porque la infraestructura no ha sido suficiente y los costos siguen siendo elevados.

En este sentido, el artículo 92º de la Ley General de Cambio Climático establece, entre otras cosas, que se consideran instrumentos económicos los estímulos fiscales que incentiven el cumplimiento de los objetivos de la política nacional sobre el cambio climático, pero en ningún caso estos instrumentos podrán establecerse con fines exclusivamente recaudatorios.

De las disposiciones mencionadas, se desprende un claro mandato legal para implementar las obligaciones legales conducentes para que se establezcan estímulos fiscales que busquen aumentar la demanda por los automóviles eléctricos e híbridos, en el marco de los esfuerzos del Estado Mexicano para mitigar los efectos del cambio climático.

Es precisamente en ese contexto en el que se inscribe la presente iniciativa, la cual pretende, en primer término, ampliar los alcances del propio artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático, a efecto de que se consideren prioritarias, para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales que se establezcan conforme a la Ley de Ingresos de la Federación, las actividades relacionadas con el consumo de tecnologías de movilidad con incidencia en la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones, particularmente, en materia de automóviles eléctricos e híbridos. Dicha propuesta de adición representa la intención de establecer un mecanismo normativo eficaz que garantice la implementación permanente de incentivos fiscales concretos en beneficio de los consumidores de vehículos híbridos y eléctricos.

En segundo término, la presente iniciativa contempla la reforma de la fracción VIII del artículo 5º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a efecto de establecer que los automóviles de propulsión eléctrica o híbridos estén sujetos a un régimen en el que sólo deban de pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles convencionales, en los caminos y puentes federales. Lo anterior, en el entendido de que se trata de un incentivo adicional relevante en el contexto que motiva la presente iniciativa.

Es en el contexto de las consideraciones expuestas en donde radica la racionalidad y la motivación de la presente iniciativa, a efecto de seguir generando incentivos novedosos para que en nuestro país logremos transitar de manera satisfactoria hacia la adopción de nuevas tecnologías de movilidad, particularmente mediante el uso sostenido de automóviles eléctricos e híbridos por los beneficios sociales y ambientales que generan. En ese contexto, sometemos a la consideración de esta asamblea el siguiente proyecto de

Decreto

Primero. Se adiciona la fracción IV del artículo 93 de la Ley General de Cambio Climático, para quedar como sigue:

Artículo 93. Se consideran prioritarias, para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales que se establezcan conforme a la Ley de Ingresos de la Federación, las actividades relacionadas con:

I. a III. [...]

IV. El consumo de tecnologías de movilidad con incidencia en la adaptación al cambio climático y la mitigación de emisiones, particularmente, en materia de automóviles eléctricos e híbridos.

Segundo. Se reforma la fracción VIII del artículo 5o. de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar como sigue:

Artículo 5o. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes, así como el tránsito y los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:

I. a VII. [...]

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Las motocicletas y los vehículos de propulsión eléctrica o híbridos deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y

IX. [...]

Transitorios

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

Segundo. El Ejecutivo Federal realizará las adecuaciones reglamentarias correspondientes, dentro de los 180 días posteriores a la publicación del presente Decreto en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

1 Comisión Federal de Electricidad. (N/A). Electrolineras. N/A, de Comisión Federal de Electricidad Sitio web:

<https://www.cfe.mx/productos/electrolineras/Pages/Electrolineras.aspx>

2 OMS. (N/A). Ambient (outdoor)air pollution.N/A, de OMS Sitio web: [https://www.who.int/news-room/factsheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/news-room/factsheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

3 Tesla. (N/A). Pago. N/A, de Tesla Sitio web: https://www.tesla.com/es_MX/model3/design#payment

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 25 de febrero de 2020.

Diputados: Arturo Escobar y Vega (rúbrica), Jesús Sergio Alcántara Núñez, Óscar Bautista Villegas, Lyndiana Elizabeth Bugarín Cortés, Jorge Francisco Corona Méndez, Zulma Espinoza Mata, José Ricardo Gallardo Cardona, Marco Antonio Gómez Alcantar, Leticia Mariana Gómez Ordaz, Carlos Alberto Puente Salas, Roberto Antonio Rubio Montejo, Jesús Carlos Vidal Peniche, Lilia Villafuerte Zavala, Francisco Elizondo Garrido (rúbrica), Nayeli Arlen Fernández Cruz (rúbrica), Alfredo Antonio Gordillo Moreno (rúbrica), Ana Patricia Peralta de la Peña (rúbrica), Héctor Serrano Cortés, Érika Mariana Rosas Uribe (rúbrica), Mauricio Alonso Toledo Gutiérrez.