

INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 5°. DE LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A CARGO DE LA DIPUTADA MÓNICA ALMEIDA LÓPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRD

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; numeral 1, fracción I, del artículo 6; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, la que suscribe, diputada Mónica Almeida López, integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, me permito poner a consideración de esta asamblea legislativa, la presente iniciativa que reforma el artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, de acuerdo con la siguiente:

Exposición de Motivos

Contexto Internacional

Economías de América Latina y el Caribe crecerán 1.7 por ciento en 2019, en un escenario internacional con mayor incertidumbre, Cepal. El año 2019 se vislumbra como un período en el que lejos de disminuir, la incertidumbre económica mundial será mayor y proveniente de distintos frentes. Esto repercutirá en el crecimiento de las economías de América Latina y el Caribe las que, en promedio, se expandirán 1.7 por ciento según nuevas proyecciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal).

Según la Cepal, los países de América Latina y el Caribe enfrentarán un escenario económico mundial complejo en los próximos años, en el cual se espera una reducción de la dinámica del crecimiento, tanto de los países desarrollados como de las economías emergentes, acompañada por un aumento en la volatilidad de los mercados financieros internacionales. A esto se suma el debilitamiento estructural del comercio internacional, agravado por las tensiones comerciales entre los Estados Unidos y China.

Los vehículos eléctricos de batería o eléctricos puros (BEV) siguen concentrando la mayor parte de las ventas, un 62 por ciento en 2019, habiendo ganado peso específico respecto al año anterior en detrimento del resto. Los eléctricos híbridos enchufables (PHEV) reunieron el 37.9 por ciento del total en ese año, correspondiendo un porcentaje poco significativo a los vehículos de autonomía extendida (EREV).

En conjunto, los automóviles eléctricos obtuvieron en 2019 una penetración del 1.4 por ciento en las matriculaciones totales de turismos y vehículos todoterreno. Por su parte, el parque se situó a finales de año en 56 mil 100 unidades, correspondiendo el 80.7 por ciento a turismos y vehículos todoterreno.

En ese sentido la tendencia de 2020 indica que tras alcanzar un récord histórico de ventas en el bimestre enero-febrero de 2020, las ventas de automóviles eléctricos puros e híbridos enchufables experimentaron un cambio. A partir del mes de marzo, como consecuencia de la paralización de actividades no esenciales y las medidas de confinamiento de la población decretadas durante la pandemia Covid-19, las ventas de los vehículos eléctricos caen.

Sin embargo, es previsible que las nuevas medidas incentivadoras a la compra favorecerán un repunte de las ventas en la segunda mitad del presente ejercicio. En este contexto, se estima que el parque cerrará el año con unas 78 mil 400 unidades, correspondiendo el 83 por ciento a turismos y vehículos todo terreno.

La cantidad de autos eléctricos en las calles llegarán a 125 millones en 2030, según el Escenario de Nuevas Políticas de la AIE, si se desea alcanzar los objetivos climáticos y otros objetivos de sostenibilidad, la cantidad de autos eléctricos en la carretera podría llegar a los 220 millones en 2030. Se espera que los cargadores privados

superen en un 10 por ciento a los autos eléctricos en 2030, en razón de ello existen diversas especificaciones de este tipo de autos, que integran este sector:

- Los vehículos eléctricos con batería (BEV) utilizan motores eléctricos alimentados por una batería que debe enchufarse a un cargador.
- Los vehículos eléctricos híbridos (HEV) usan un motor de combustión interna soportado por motores eléctricos y una batería, pero no necesitan cargarse.
- Los vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV) son similares a los HEV, pero la batería puede cargarse cuando el vehículo no está en uso.
- Los vehículos eléctricos con pila de combustible (FCEV) usan un combustible, como hidrógeno comprimido, para generar electricidad que luego alimenta los motores.

A nivel global los autos eléctricos fueron una de las categorías de mayor crecimiento en el mercado automotriz a nivel mundial derivado de la demanda china de vehículos eléctricos la cual se disparó en 2018, ya que este tipo de autos ganaron más visibilidad entre los consumidores debido a la promoción que se hizo por parte de su gobierno a quienes adquirieran este tipo de vehículos. Por otro lado en México Toyota es el líder en tecnología híbrida, al comercializar mil 173 vehículos híbridos, que representa el 10 por ciento de sus ventas, razón por la cual es imperante para la industria mexicana tener un crecimiento a la velocidad del mercado global para estar en condiciones de tener competitividad económica en este sector.

Contexto Nacional

A nivel global, la importancia de la industria automotriz en las economías nacionales y su papel como propulsor para el desarrollo de otros sectores de alto valor agregado, han provocado que diversos países tengan como uno de sus principales objetivos el desarrollo y/o fortalecimiento de esta industria. México no es la excepción, pues la industria automotriz en nuestro país ha representado un sector estratégico para el desarrollo de nuestro país. Su participación en las exportaciones la coloca como la industria más importante, superando incluso al sector petrolero. Igualmente, el sector ha generado una importante derrama de capacidades tecnológicas que encuentran aplicación en otros sectores, como son el eléctrico, electrónico y aeroespacial y que, a su vez, han propiciado la generación de cuadros técnicos especializados.

Este sector aporta el 3.0 por ciento del producto interno bruto (PIB) total y el 17.2 por ciento del PIB manufacturero. El empleo directo que genera representa el 16.4 por ciento del total manufacturero. El valor de las exportaciones automotrices por más de 60 mil millones de dólares anuales representa el 22.4 por ciento de las exportaciones totales; es la principal fuente de divisas en el país, superando las remesas de los migrantes mexicanos que trabajan en el exterior y el valor de las exportaciones petroleras. México es el principal proveedor de las importaciones automotrices de EUA, con una participación de 26.3 por ciento.

En México tienen instalaciones productivas 19 de las más importantes empresas fabricantes de vehículos, más de 300 proveedores de primer nivel de la industria terminal y una cantidad similar de productores de autopartes de segundo y tercer nivel. Los estados que cuentan con instalaciones productivas de vehículos ligeros son los siguientes:

Estado	Planta	Proceso productivo
Aguascalientes	Nissan	Fundición de aluminio, estampado de vehículos, motores y ensamble.
Baja California	Toyota	Ensamble de vehículos y cajas
Chihuahua	Ford	Producción de motores a gasolina.
Coahuila	Chrysler	Producción de motores.
	General Motors	Estampado y ensamble de vehículos, producción de motores a gasolina.
	Chrysler	Producción de motores y estampado.
Estado de México	Nissan	Fundición
	Chrysler	Estampado y ensamble de vehículos y producción de refacciones.
	General Motors	Estampado y ensamble de vehículos y motores, y Fundición.
	Ford	Estampado y Ensamble.
Guanajuato	General Motors	Estampado y ensamble de vehículos y transmisiones.
	Volkswagen	Producción de motores.
Morelos	Nissan Civac	Estampado y ensamble de vehículos.
Puebla	Volkswagen	Estampado y ensamble de vehículos, fabricación de motores y partes.
Jalisco	Honda	Producción de autopartes.
San Luis Potosí	General Motors	Estampado y ensamble de vehículos y fabricación de transmisiones.
Sonora	Ford	Estampado y ensamble de vehículos.

En el caso de plantas para la fabricación de vehículos pesados, 7 entidades federativas cuentan con instalaciones productivas en nuestro país:

Estado	Planta	Proceso productivo
Coahuila	Daimler	Estampado y ensamble de tractocamiones
Estado de México	Daimler	Estampado y ensamble de camiones y autobuses
	Volvo	Estampado y ensamble de autobuses
	Isuzu	Ensamble de camiones
Nuevo León	Daimler	Estampado y ensamble de autobuses
	Navistar	Estampado y ensamble de camiones, autobuses y tractocamiones
Hidalgo	Dina	Estampado y ensamble de autobuses
	Giant Motors	Ensamble de camiones
Baja California	Kenworth	Estampado y ensamble de tractocamiones
Querétaro	Man/VW	Ensamble de camiones
	Scania	Ensamble de tractocamiones
Guanajuato	Hino	Ensamble de camiones

México puede incrementar su competitividad como productor de vehículos y autopartes y convertirse en un importante centro de diseño e innovación tecnológica, para lo cual el desarrollo del capital humano juega un papel fundamental, ya que un bajo nivel de capital humano limita la implementación de procesos de mayor valor, pero sobre todo innovar y fortalecer esta industria con miras a mejorar las cifras de exportación, esto en razón de que la tendencia global apunta a la modernización y utilización de automóviles eléctricos en todo el mundo por lo tanto se deben considerar acciones tendientes a fortalecer, fomentar e impulsar su uso en aras de mantener la competitividad del país en este sector.

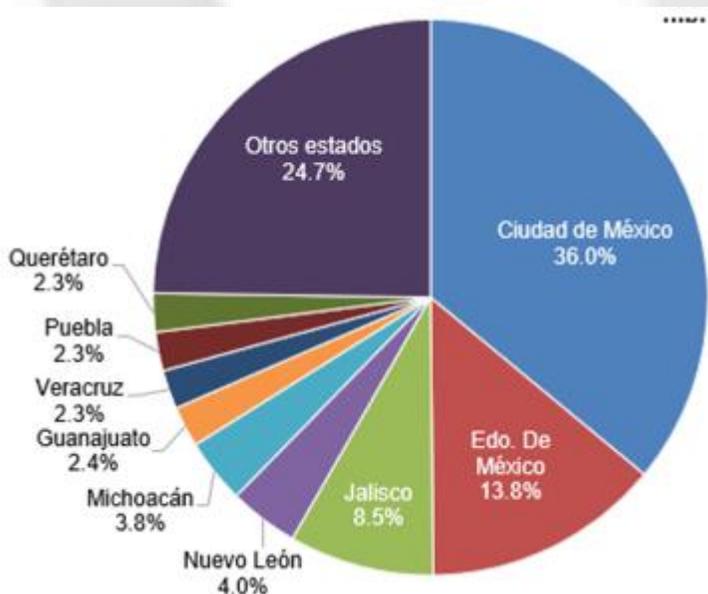
En años anteriores se gozaba de una tendencia a la alza que lejos de contar con focos rojos, implicaba un ambiente propicio para mayor inversión en este sector, pero desafortunadamente de acuerdo con estimados de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA),¹ señala que el panorama no es alentador de cara al futuro, las expectativas de los especialistas en economía del sector privado, consultados por el Banco de México en su encuesta de febrero 2019, muestran una expectativa de crecimiento anual del PIB de 1.64 por ciento para 2019 y 1.91 por ciento para 2020. Mientras que la expectativa de inflación general es de 3.67 por ciento para 2019 y 3.71 por ciento para 2020. Los analistas señalan como los principales factores que podrían obstaculizar el crecimiento económico de nuestro país: i) incertidumbre política interna, ii) problemas de inseguridad pública, iii) falta de estado de derecho, así como iv) incertidumbre sobre la situación económica interna.

Durante el segundo mes del año se vendieron 103 mil 679 vehículos ligeros nuevos, 5.5 por ciento menos que las unidades vendidas en febrero 2018. Con esto suman 214 mil 891 vehículos comercializados en el 2019, 1.9 por ciento por debajo de lo registrado en el primer bimestre del 2018. Las ventas en el mercado mexicano en el primer bimestre de 2019 se integraron con 34.0 por ciento de vehículos producidos en nuestro país y 66.0 por ciento de origen extranjero.

Durante el segundo mes del 2019 se produjeron 311 mil 833 vehículos ligeros, registrando una caída de 5.0 por ciento en comparación con las 328 mil 352 unidades producidas en el mismo mes de 2018. En el acumulado enero - febrero 2019 se registraron 645 mil 510 vehículos producidos, 2.1 por ciento por encima de las unidades producidas en el primer bimestre de 2018.

AMIA reporta que durante junio 2018 la venta de vehículos híbridos y eléctricos fue de 1,591 unidades, 101.1 por ciento por encima de lo registrado en el sexto mes del año pasado. Las ventas de vehículos híbridos y eléctricos estuvieron compuestas por 19 eléctricos, 169 híbridos conectables y mil 403 híbridos. En el primer semestre de 2018 se comercializaron 8,082 vehículos con estos tipos de tecnologías. Llama la atención que la producción total de vehículos en el país fue de 3 millones 908 mil 139, y lo correspondiente a vehículos híbridos y eléctricos solo representó el 0.41 por ciento, lo cual es sumamente bajo, de acuerdo a las proyecciones de incremento de producción de estos vehículos.

El padrón vehicular actual según datos del Inegi corresponde a 45 millones 476 mil 133 vehículos, se tiene identificado que de automóviles (ligeros) existen 31 mil 777 mil 229, que corresponde al 70 por ciento del parque vehicular, actualmente en nuestro país es difícil acceder a un vehículo eléctrico y las cifras ni siquiera se acercan al 1 por ciento del padrón vehicular, por lo que si se buscara lograr una cifra incluso conservadora, y estando aún por debajo de los porcentajes de la media internacional de un 3 por ciento, se tendrían que producir 953 mil 316 vehículos eléctricos, por lo que se tendría que incrementar la producción de 2018 en 58 veces para poder lograrlo, razón por la cual es urgente impulsar mecanismos que fomenten a que esto pueda suceder.



Fuente: AMIA, con datos de sus asociados

Fundamentación Económica

De acuerdo con la cifras reportadas por el Inegi, del Banco de Información Económica y otras fuentes externas, el saldo de la balanza comercial de la industria automotriz en 2019, registró superávit de 88 mil 867 millones de dólares, cifra que refiere incremento de 7.2 por ciento con relación a lo reportado en 2018, cuando el monto fue de 82 mil 880 millones de dólares.

Lo anterior porque la exportación de productos automotrices durante el periodo enero–diciembre de 2019 totalizó 147 mil 757 millones de dólares, lo que representó 36 por ciento del envío de manufacturas al exterior y 32 por

ciento del total de las exportaciones concretadas en el país, informó Fausto Cuevas, director general de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, AMIA.

En 2019, la industria automotriz representó el 3.8 por ciento del PIB nacional y 20.5 por ciento del PIB manufacturero. La industria manufacturera automotriz ha duplicado 78 por ciento su participación en el PIB y la manufactura en los últimos 10 años, pero en el 2019 presentó un descenso de 3.7 por ciento en comparación con los 513 mil 374 vehículos exportados en el mismo periodo de respecto del 2018.

En ese sentido se dispone por el artículo 43 de la Ley de Transición Energética, que los recursos necesarios para que la administración pública federal cumpla con las atribuciones que le establece esta Ley deberán provenir del Presupuesto de Egresos de la Federación, de los instrumentos financieros disponibles para obras y servicios públicos y demás instrumentos que se establezcan para tales fines, además los fondos que se destinen para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley apoyarán acciones que son indispensables para impulsar el crecimiento en materia de energías limpias y de reducción de emisiones contaminantes de la industria eléctrica y contarán, en su caso, con la estructura necesaria para su operación, razón por la cual además de generar las condiciones descritas en la presente iniciativa, se deberán destinar los recursos necesarios a fin de dar cumplimiento a lograr los objetivos de esta ley.

En ese sentido, se establece además por el artículo 48 de la ley mencionada que los fondos que la Administración Pública Federal destine para la transición energética y el aprovechamiento sustentable de la energía tendrán por objeto captar y canalizar recursos financieros públicos y privados, nacionales o internacionales, para instrumentar acciones que sirvan para contribuir al cumplimiento de la estrategia y apoyar programas y proyectos que diversifiquen y enriquezcan las opciones para el cumplimiento de las metas en materia de energías limpias y eficiencia energética así como los demás objetivos de la Ley y los objetivos específicos de los instrumentos de planeación.

Actualmente, existen recursos disponibles para invertir en infraestructura de recarga de automóviles eléctricos en razón de que el “Fondo de Diversificación Energética” tiene como estrategia la transición para promover el uso de tecnologías y combustibles más limpios, así como disposición de recursos para la adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático, cuenta además con 438.9 millones de pesos disponibles para estos efectos.²

En razón de que la propuesta se sustenta en proyecciones futuras y al ser un sector que aún no tiene impactos significativos de contribución, la viabilidad económica de la presente iniciativa se tiene plenamente justificada en razón, de que con su aplicación no implica alguna afectación en las finanzas públicas del país en materia de recaudación.

Fundamentación Jurídica

Se establece en el artículo 2 de la Ley de Transición Energética que se deberá prever el incremento gradual de la participación de las energías limpias en la industria eléctrica con el objetivo de cumplir las metas establecidas en materia de generación de energías limpias y de reducción de emisiones, además de determinar las obligaciones en materia de aprovechamiento sustentable de la energía y eficiencia energética y establecer mecanismos de promoción de energías limpias y reducción de emisiones contaminantes, como es el caso que nos ocupa en esta iniciativa.

Así mismo establece por la ley en comento que las políticas públicas deberán apoyar los objetivos de la Ley General de Cambio Climático, relacionado con las metas de reducción de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero y de generación de electricidad provenientes de fuentes de energía limpia, estableciendo que estas obligaciones deberán ser homologadas a los productos consumidos en el territorio nacional,

independientemente de su origen, siendo la materia objetivo de esta iniciativa en lo correspondiente al fomento de la producción, consumo, exportación e importación de vehículos eléctricos y/o híbridos.

Además se establece en el Programa de Desarrollo del Sistema Eléctrico Nacional Prodesen 2018-2032, en el objetivo 6.5 “Transitar hacia una Red Eléctrica Inteligente (REI)”, planteando como premisa fundamental que el despliegue de las REI deberá contribuir a mejorar la eficiencia, confiabilidad, calidad y seguridad del SEN con la incorporación de tecnologías avanzadas de medición, monitoreo, comunicación y operación, entre otras, que facilite el acceso abierto y no indebidamente discriminatorio a la RNT y a las RGD, y permitir la integración de las fuentes de energías limpias y renovables.³

De conformidad con el artículo 37 de la Ley de Transición Eléctrica (LTE), la implementación de las REI tiene como objetivo apoyar la modernización de la RNT y de las RGD, para mantener una infraestructura confiable y segura que satisfaga la demanda eléctrica de manera económicamente eficiente y sustentable y que facilite la incorporación de nuevas tecnologías que promuevan la reducción de costos del sector eléctrico. La LTE indica además que el Programa de REI deberá identificar, evaluar, diseñar, establecer e instrumentar estrategias, acciones y proyectos en materia de redes eléctricas, entre las que se podrán considerar las siguientes:

- El uso de información digital y de tecnologías de control para mejorar la confiabilidad, estabilidad, seguridad y eficiencia de la Red Nacional de Transmisión y de las Redes Generales de Distribución;
- La optimización dinámica de la operación de la Red Nacional de Transmisión y de las Redes Generales de Distribución, y sus recursos;
- El desarrollo e integración de proyectos de generación distribuida, incluidos los de generación a partir de fuentes de energía renovables;
- El desarrollo y la incorporación de la demanda controlable y de los recursos derivados de la eficiencia energética;
- El despliegue de tecnologías inteligentes para la medición y comunicación en las REI;
- La integración de equipos y aparatos inteligentes a la Red Nacional de Transmisión y a las Redes Generales de Distribución;
- El desarrollo de estándares de comunicación e interoperabilidad de los aparatos y equipos conectados a la Red Nacional de Transmisión y a las Redes Generales de Distribución, incluyendo la infraestructura que le da servicio a dichas redes;
- La información hacia los consumidores y opciones para el control oportuno de sus recursos;
- El desarrollo e integración de tecnologías avanzadas para el almacenamiento de electricidad y de tecnologías para satisfacer la demanda en horas pico;
- La identificación y utilización de capacidad de generación eléctrica subutilizada para la sustitución de combustibles fósiles por energía eléctrica en los sistemas de transporte, incluyendo la recarga de vehículos eléctricos;
- La promoción de protocolos de interconexión para facilitar que los Suministradores puedan acceder a la electricidad almacenada en vehículos eléctricos para satisfacer la demanda en horas pico;

-La identificación y reducción de barreras para la adopción de REI

El proyecto de REI prevé la integración de los TIC en los elementos de medición, monitoreo y operación del SEN, a través de los sistemas y módulos que lo integran

En ese sentido, la Suprema Corte de Justicia de la Nación se ha pronunciado al respecto señalando la importancia de conservar el derecho humano a un medio ambiente sano, donde uno de los principales objetivos que persigue la presente iniciativa es precisamente generar las condiciones adecuadas que permitan promover la utilización de automóviles eléctricos y/o híbridos, los cuales tienen una disminución considerable de emisiones contaminantes, razón por lo cual atendiendo al principio de precaución y del diverso *in dubio pro natura*, se debe considerar el impacto ambiental positivo que se tendría aparejada con esta propuesta, y que a mayor abundamiento se transcribe la tesis:

esis: 1a. CCXCV/2018 (10a.)	Gaceta del Semanario Judicial de la Federación	Décima Época	2018634	1 de 1
Primera Sala	Libro 61, Diciembre de 2018, Tomo I	Pag. 307	Tesis Aislada(Constitucional)	

Derecho humano a un medio ambiente sano. Análisis de los servicios ambientales

Los servicios ambientales definen los beneficios que otorga la naturaleza al ser humano. Un ecosistema, entendido como un sistema de elementos vivos y no vivos que conforman una unidad funcional, brinda al ser humano diversos tipos de beneficios, sea porque le provee de bienes y condiciones necesarias para el desarrollo de su vida (hasta una significación religiosa) o bien, porque impiden eventos que la ponen en riesgo o disminuyen su calidad, estos beneficios son los servicios ambientales, pueden estar limitados a un área local, pero también tener un alcance regional, nacional o internacional. Los servicios ambientales se definen y miden a través de pruebas científicas y técnicas que, como todas en su ámbito, no son exactas ni inequívocas; lo anterior implica que no es posible definir el impacto de un servicio ambiental en términos generales, o a través de una misma unidad de medición. La exigencia de evidencias inequívocas sobre la alteración de un servicio ambiental, constituye una medida de desprotección del medio ambiente, por lo que su análisis debe ser conforme al principio de precaución y del diverso *in dubio pro natura*.

Tesis: 1a. CCXCII/2018 (10a.)	Gaceta del Semanario Judicial de la Federación	Décima Época	2018635	8 de 301
Primera Sala	Libro 61, Diciembre de 2018, Tomo I	Pag. 308	Tesis Aislada(Constitucional)	

Derecho humano a un medio ambiente sano. Su dimensión colectiva y tutela efectiva

El derecho humano a un medio ambiente sano posee una dimensión individual, pues su vulneración puede tener afectaciones directas e indirectas sobre las personas en conexidad con otros derechos como a la salud, a la integridad personal o a la vida, entre otros, pero también cuenta con una dimensión colectiva, al constituirse como un interés universal que se debe a generaciones presentes y futuras. No obstante, el reconocimiento de la naturaleza colectiva y difusa de este derecho humano, no debe conducir al debilitamiento de su efectividad y

vigencia, ni a la ineficacia de las garantías que se prevén para su protección; por el contrario, conocer y entender esta especial naturaleza debe constituir el medio que permita su tutela efectiva a través de un replanteamiento de la forma de entender y aplicar estas garantías.

De manera análoga, en materia de estímulos y/o exenciones fiscales, la SCJN se ha pronunciado al respecto señalando que cuando se tienen beneficios que impulsen la estructura productiva del país, no se trasgrede el principio de seguridad jurídica como es el caso que nos ocupa, dicho criterio se transcribe a continuación:

Tesis: 2a. XCIII/2018 (10a.)	Gaceta del Semanario Judicial de la Federación	Décima Época	2018085 12 de 216
Segunda Sala	Libro 59, Octubre de 2018, Tomo I	Pag. 1050	Tesis Aislada (Constitucional, Administrativa)

Renta. El artículo tercero, fracciones II, III y IV, de las disposiciones de vigencia temporal de la ley del impuesto relativo (reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de noviembre de 2015) que prevé un estímulo fiscal, no transgrede el principio de seguridad jurídica

Si bien es cierto que en la exposición de motivos del Ejecutivo federal se consideró que el monto de los ingresos para ser beneficiario del estímulo citado fue de hasta \$50'000,000.00 (cincuenta millones de pesos 00/100 M.N.), y que fue la Cámara de Diputados la que modificó el monto de los ingresos de hasta \$100'000,000.00 (cien millones de pesos 00/100 M.N.), al emitir el dictamen correspondiente, lo cual fue apoyado por la Cámara de Senadores, también lo es que el legislador fue explícito en aumentar el monto de los ingresos de los beneficiarios del estímulo fiscal en los montos referidos, con la finalidad de no dejar en una situación de desventaja a las micro, pequeñas y medianas empresas, y que aprovecharan el beneficio de la deducción inmediata de las inversiones que se realicen y con ello mejorar su productividad. En consecuencia, con esa medida se amplió el radio de acción del beneficio fiscal analizado, lo que constituye un elemento para mejorar la competitividad de la mayor parte de la estructura productiva del país, por ejemplo, en el ámbito crediticio. De esa forma, en el proceso legislativo del precepto impugnado, sí se justificó el porqué otorgar un estímulo fiscal a los contribuyentes del impuesto sobre la renta que hubieran obtenido en el ejercicio inmediato anterior hasta \$100'000,000.00 (cien millones de pesos 00/100 M.N.), pues el legislador tomó en consideración los criterios de clasificación de la Secretaría de Economía y los censos económicos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, para establecer quiénes serían los beneficiarios de la medida fiscal; de ahí que no existe ausencia total de motivación del artículo aludido ni se modificó el monto de los ingresos de manera gratuita y arbitraria, por lo que éste no transgrede el principio de seguridad jurídica.

En ese sentido, se considera por la Suprema Corte de Justicia de la Nación que los estímulos fiscales se pueden emplear como instrumentos de política financiera económica y social en aras de impulsar actividades o usos sociales, como es el caso que nos ocupa con el impulso en la producción y utilización de vehículos eléctricos.

Tesis: 2a./J. 26/2010	Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta	Novena Época	165028 54 de 90
Segunda Sala	Tomo XXXI, Marzo de 2010	Pag. 1032	Jurisprudencia (Constitucional, Administrativa)

Estímulos fiscales. Deben respetar los principios de justicia fiscal que les sean aplicables, cuando incidan en los elementos esenciales de la contribución

Los estímulos fiscales, además de ser benéficos para el sujeto pasivo, se emplean como instrumentos de política financiera, económica y social en aras de que el Estado, como rector en el desarrollo nacional, impulse, oriente, encauce, aliente o desaliente algunas actividades o usos sociales, con la condición de que la finalidad perseguida con ellos sea objetiva y no arbitraria ni caprichosa, respetando los principios de justicia fiscal que les sean aplicables cuando incidan en los elementos esenciales de la contribución, como sucede en el impuesto sobre la renta en el que el estímulo puede revestir la forma de deducción que el contribuyente podrá efectuar sobre sus ingresos gravables una vez cumplidos los requisitos previstos para tal efecto.

Asimismo, la iniciativa en comento persigue la competencia económica mexicana en el sector automotriz, teniendo en la propuesta que se señala como objetivo principal generar condiciones para potencializar el sector automotriz mexicano, resaltando que la SCJN señala que todos los agentes económicos del país inciden directamente en la economía del estado y por consiguiente en su población, resaltando el gran número de empleos que se han generado en las últimas décadas y la derrama económica que se ha generado con el crecimiento de este sector económico, por lo cual de manera bilateral el Estado también debe prever las condiciones para preservar pero sobre todo impulsar este sector ya que de manera recíproca contribuye a generar una economía saludable para el país y contar con más y mejores contribuyentes por otras fuentes distintas, dicho concepto se encuentra fundamentado en la siguiente jurisprudencia:

Tesis: I.4o.A. J/65	Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta	Novena Época	168514	86 de 160
Tribunales Colegiados de Circuito	Tomo XXVIII, de Noviembre de 2008	Pag. 1211	Jurisprudencia (Administrativa)	

Agentes económicos. Su concepto

Tanto el derecho de defensa de la competencia nacional como el de la Comunidad Europea (como referencia por ser análoga a la legislación mexicana, concretamente coincidente con los criterios jurisprudenciales de los tribunales) consideran agente económico a cualquier sujeto de derecho (persona física o jurídica) que ejerza de forma autónoma una actividad económica en el mercado. También lo han definido como toda entidad que ejerza una actividad económica, independientemente de su estatuto jurídico o de su modo de financiación. De acuerdo con lo anterior, debe entenderse por agente económico a aquellas personas que compiten y concurren en la producción, procesamiento, distribución y comercialización de bienes y servicios, mediante contratos, convenios, arreglos o combinaciones que pactan entre sí, de tal forma que su actividad repercute en los mercados y procesos de libre concurrencia, ya que dadas las ganancias o utilidades comerciales que obtienen, trascienden a la economía del Estado.

En materia del derecho humano a un medio ambiente sano concurre el principio de progresividad, el cual en materia de derechos humanos implica tanto gradualidad como progreso, la gradualidad se refiere a que generalmente la efectividad de los derechos no se logra de manera inmediata, sino que conlleva todo un proceso que supone definir metas a corto, mediano y largo plazo, además de la obligación positiva de promoverlos de manera progresiva y gradual en ese sentido la iniciativa en comento tiene por objeto precisamente, promover un medio ambiente sano a través de lograr mayor asequibilidad de los automóviles eléctricos y/o híbridos los cuales tendrían un impacto significativo, a lo cual la SCJN se pronuncia de la manera siguiente:

Tesis: 2a./J. 35/2019 (10a.)	Gaceta del Semanario Judicial de la Federación	Décima Época	2019325	6 de 153
Segunda Sala	Libro 63, Febrero de 2019, Tomo I	Pag. 980	Jurisprudencia(Constitucional, Común)	

Principio de progresividad de los derechos humanos. Su naturaleza y función en el Estado mexicano

El principio de progresividad que rige en materia de los derechos humanos implica tanto gradualidad como progreso. La gradualidad se refiere a que, generalmente, la efectividad de los derechos humanos no se logra de manera inmediata, sino que conlleva todo un proceso que supone definir metas a corto, mediano y largo plazos. Por su parte, el progreso implica que el disfrute de los derechos siempre debe mejorar. En tal sentido, el principio de progresividad de los derechos humanos se relaciona no sólo con la prohibición de regresividad del disfrute de los derechos fundamentales, sino también con la obligación positiva de promoverlos de manera progresiva y gradual, pues como lo señaló el Constituyente Permanente, el Estado mexicano tiene el mandato constitucional de realizar todos los cambios y transformaciones necesarias en la estructura económica, social, política y cultural del país, de manera que se garantice que todas las personas puedan disfrutar de sus derechos humanos. Por tanto, el principio aludido exige a todas las autoridades del Estado mexicano, en el ámbito de su competencia, incrementar el grado de tutela en la promoción, respeto, protección y garantía de los derechos humanos y también les impide, en virtud de su expresión de no regresividad, adoptar medidas que sin plena justificación constitucional disminuyan el nivel de la protección a los derechos humanos de quienes se someten al orden jurídico del Estado mexicano.

En ese sentido, para poder tener una competencia económica global se debe observar que nuestro país debe adaptarse a las tendencias internacionales, y si la fortaleza de este sector económico se encuentra en la exportación primeramente se debe actualizar a lo que está sucediendo de manera global, pero además generar que esa tendencia también impacte de manera positiva de manera interna, logrando incentivos que propicien fortalecer el mercado interno y que los autos eléctricos tenga mayor facilidad para su adquisición, se debe incentivar que el costo de adquisición baje para que las tecnologías que los integran sean más accesibles, además de contar con políticas públicas que incentiven la renovación del parque vehicular que está generando grandes costos al gobierno en materia ambiental.

Fundamentación Social

La piedra angular del nuevo paradigma de la movilidad limpia son los denominados coches híbridos o eléctricos que, poco a poco, van ampliando su cuota de mercado, por otro lado países como Inglaterra y Francia han anunciado su intención de prohibir la venta de automóviles diésel y gasolina a partir de 2040.

Los vehículos eléctricos están incrementando su presencia alrededor del mundo, se estima que existirán alrededor de 300 millones poco antes del 2040, de acuerdo a la Agencia de Energía Internacional. Esto es extremadamente importante pues un tercio de la energía primaria es el petróleo usado en el transporte, 95 por ciento de este se usa para gasolina, diésel o turbosina. Este recurso no renovable no es usado para la generación de energía eléctrica, salvo en algunos países como Arabia Saudita, es por ello que los autos eléctricos no solo son una buena opción económica y ambiental, también tiene diversos beneficios sociales a corto mediano y largo plazo con impactos multifactoriales los cuales se señalan a continuación

-Menor costo de desplazamiento y con tendencia a bajar y mayor eficiencia energética. El coste actual del desplazamiento por kilómetro con un coche eléctrico es de 8 a 10 veces inferior respecto a un coche de gasolina o diésel, que puede representar un valor del 10 por ciento. Esto se debe a la mayor eficiencia de un motor

eléctrico frente a uno de combustión y al uso de sistemas de frenada regenerativa que añaden energía cuando el vehículo no acelera. Se da la paradoja de que los combustibles fósiles que alimentan los motores de combustión son muchísimas veces más energéticos que la electricidad de los coches eléctricos, pero debido al enorme desperdicio y la ineficiencia de esos motores finalmente su combustible sale mucho más caro. Además, el precio de la electricidad no deja de disminuir a medida que su coste de producción baja gracias a los avances en paneles solares y otras energías renovables.⁴

En ese sentido, la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz señala que un mexicano puede pagar hasta 27 mil pesos de gasolina al año por un uso cotidiano del vehículo hablando de carros compactos, razón por la cual tomando como base el costo del Toyota Prius C con un costo de 329 mil 500 pesos, comparado con un automóvil de la misma marca y características similares al ser un compacto regular como el Corolla, que en su versión más sencilla tiene un costo de 310 mil 900 pesos, nos podemos percatar que el excedente en el costo del vehículo eléctrico es prácticamente el costo extra que requiere el gasto en gasolina por el lapso de 1 año.

Es por ello la reducción de costos es considerable, ya que generando un panorama de uso de 5 años utilizando un vehículo de gasolina se obtiene un monto que puede llegar hasta los 135 mil pesos, lo cual nos indica que en este plazo al comprar un vehículo eléctrico se puede tener un ahorro del 41 por ciento.

Por lo anteriormente señalado se establece que la duración media de vida útil de un automóvil es de 14 años y que después de los 28 años esta caduca, lo cual nos hace reflexionar que en menos tiempo de la duración media de vida útil de un automóvil, cualquier carro de gasolina por el solo hecho de utilizarse estará pagado su valor, mientras que un auto eléctrico con el ahorro generado el costo del automóvil se pagará solo en menos tiempo que la duración media de vida útil; es así de claro el beneficio económico que representa para los ciudadanos adquirir un automóvil eléctrico, pero que lamentablemente no se cuenta con los incentivos suficientes para que el precio final de estos sean asequibles, exista mayor competencia que pueda reducir su costo y se genere un incremento en la compra de estos vehículos.

-Menor contaminación. No contamina mientras se usa. La única contaminación posible es la de la generación de la electricidad. La contaminación provocada por el origen de la electricidad depende de si la fuente es renovable o no. En caso de ser renovable tampoco contamina en origen.

-Mayor reciclaje y vida útil. Las baterías se pueden reutilizar y reciclar por completo. Esto implica una vida útil del vehículo mucho más larga sólo con reponer las baterías cuando se degradan. La batería primero se reutiliza y luego se recicla, con lo cual tampoco significa una contaminación del medio ambiente. En primer lugar, las baterías que se hayan degradado un poco se reutilizan para producir otras baterías de menor capacidad para otros usos, como baterías para el hogar, por ejemplo. Cuando la degradación es grande entonces sus materiales se reciclan para fabricar nuevas baterías puesto que ninguno de los componentes de la batería se pierde. No tienen residuos. Como la batería es un componente fácilmente intercambiable, la vida útil de un coche eléctrico es un mínimo de 3 a 4 veces mayor que la de un coche de combustión, pues al poder reponer la batería cuando se degrada, el vehículo puede seguir operando como si fuera nuevo.

En los coches de combustión esto no puede suceder. El motor sufre un desgaste y deterioro que hace que todo el sistema motor se vuelva obsoleto al cabo de unos años, y al no haber forma económica de reponer todo el tren tractor, se hace necesario comprar otro vehículo de combustión completo, en un claro ejemplo de marketing mediante obsolescencia programada.

-Menor coste de mantenimiento. El mantenimiento del vehículo es menor o casi nulo. Llamando mantenimiento al cambio o sustitución de elementos propios del motor y de la transmisión, es decir, excluyendo gastos de sustitución de neumáticos y pastillas de freno, el vehículo eléctrico, al tener muchos menos elementos

mecánicos, apenas sufre desgastes y requiere menos revisiones y gastos mucho menores en mantenimiento. En muchos casos, este mantenimiento puede ser nulo, ocasionando cero gastos. En el caso de los frenos, al usarse mucho menos por contar con frenada regenerativa, los coches eléctricos requieren de un cambio de las pastillas cada muchos más kilómetros que un coche de combustión, lo que también supone un ahorro importante.

-Permite la carga de energía mediante remolcada, algo exclusivo de este tipo de vehículos. El vehículo eléctrico, si se queda sin su energía, es decir, si se descarga por completo la batería puede ser recargado mediante el procedimiento de ser remolcado unos kilómetros, para que el movimiento motriz recargue parcialmente las baterías. Esto permitiría a un vehículo eléctrico ganar la autonomía necesaria para acudir a la estación de recarga más cercana. El coche de combustión no puede obtener su combustible más que del repostaje. El rodaje no recarga de combustible un coche de combustión.

-Mucha mayor localización de puntos de abastecimiento de energía: en el hogar, en carretera, en centros comerciales. Mucha gente comenta erróneamente que hay menos surtidores de energía para un coche eléctrico que gasolineras. Lo cierto es que un coche eléctrico puede cargarse en muchos más lugares. Allí donde haya un enchufe convencional tenemos una “gasolinera” de coche eléctrico. Podemos cargarlo en casa, en un centro comercial mientras hacemos las compras, en la calle, en puntos de recarga rápida que ya empiezan a proliferar en las carreteras, llamados superchargers, donde cargamos en menos de una hora, etc. La cantidad de lugares donde poder cargar un coche eléctrico multiplica por 100 las gasolineras a las que están atados los conductores de coches de combustión. En un futuro no será extraño ver cosas como aparcamientos donde cada plaza es un punto de carga, o calles y tramos de carretera que sólo con pasar por encima carguen algo los coches de forma inalámbrica.

-Mayor valor como vehículo de segunda mano. El vehículo eléctrico, incluida su batería, tiene una mayor durabilidad y se degrada menos que un vehículo de combustión. Eso implica que un vehículo eléctrico pierde menos valor que un equivalente de gasolina o diésel y puede venderse de segunda mano a un precio mayor, amortizando aún más la inversión en ellos.

-Mayor rapidez de fabricación. Debido a que un coche eléctrico se compone de centenares menos de piezas móviles que un coche de combustión su fabricación es mucho más rápida. El coche eléctrico no tiene motor de arranque, ni batería secundaria, ni motor de explosión, ni correas, distribuidor, caja de cambios, eje de transmisión, depósito de combustible o tubo de escape. Esto hace que el tiempo necesario para fabricar un coche eléctrico sea una fracción del tiempo para fabricar uno de combustión a mismos niveles de automatización de la fábrica, teniendo un mayor potencial de producción en un país donde el sector automotriz es pilar de la economía mexicana.

-Mejor reparto del peso y estabilidad. El mayor peso de un vehículo eléctrico son las baterías, pero éstas, a diferencia de un coche de combustión, se pueden colocar formando módulos lo que permite repartir el peso y situarlo en la parte más baja del vehículo, mejorando el reparto de pesos y la estabilidad del vehículo.

-Mucho más espacio y habitabilidad interior. Debido a que el número de componentes mecánicos se reduce notablemente, el espacio interior del habitáculo de un coche eléctrico es mayor que en un vehículo comparable de combustión. Suele ser habitual ver coches eléctricos con dos maleteros, uno detrás y uno en la parte frontal, en el espacio anteriormente ocupado por el motor de combustión.

-Menor ruido exterior, menos vibraciones interiores y más confort. El motor del coche eléctrico es tan silencioso que muchas veces llega a no oírse en absoluto, no distinguiéndose el ruido de parado y de marcha. Es mucho más silencioso que los de combustión. En cuanto a las vibraciones, el menor número de elementos

mecánicos y la forma en que funciona el motor eléctrico, sin apenas rozamientos, hace que el motor no transmita vibraciones al habitáculo aumentando el confort.

-Puede disponer de paneles solares y auto-recargarse. Otro elemento exclusivo de un coche 100 por ciento eléctrico es poder disponer de auto-recarga mediante paneles solares en el techo del vehículo. La cantidad de carga capaz de suministrar un sistema de estos es baja a día de hoy, pero las constantes mejoras en la eficiencia de los paneles solares augura que eléctrico podrá recargar una buena parte de su combustible mediante esta forma, sobre todo en zonas de mucha irradiación solar.

Propuesta

Es por ello y en razón de lo anterior, que se estima prudente modificar la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte, con el objeto de generar un beneficio palpable que incentive a la población a adquirir vehículos eléctricos, otorgándoles el beneficio de pagar solamente el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles de combustión, generando así un repunte en la industria automotriz mexicana además de generar una preferencia de los vehículos eléctricos sobre los de combustión, en razón de obtener este beneficio, el cual no tendría además ningún impacto en las finanzas públicas en razón de que el parque vehicular de este tipo de automóviles es menor al 1 por ciento, pero por otro lado si reduciría los costos de inversión en mitigar los efectos adversos de la contaminación y los costos por enfermedades cardio-respiratorias, causadas por los vehículos de combustión, de acuerdo con lo siguiente:

DICE	DEBE DECIR
<p>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.</p> <p>(...)</p> <p>I. a VII. (...)</p> <p>VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.</p> <p>Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y</p>	<p>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.</p> <p>(...)</p> <p>I. a VII. (...)</p> <p>VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.</p> <p>Las motocicletas y automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como por automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y</p>

En razón de lo anterior se considera que la presente iniciativa está lo suficientemente justificada y demuestra la necesidad de aprobar las modificaciones propuestas, para beneficio de los mexicanos.

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; numeral 1, fracción I, del artículo 6; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados; sometemos a consideración del pleno de la honorable Cámara de Diputados el siguiente proyecto de:

Decreto por el que se reforma el artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Artículo Único. Se reforma el artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

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.

(...)

I. a VII. (...)

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Las motocicletas y **automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como por automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno**, deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y

(...)

Artículo Transitorio

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

Notas

1 <http://www.amia.com.mx/descargarb2.html>

2 https://www.ppef.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF2020/docs/18/r18_afpepdf

3 https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/331770/PRODESEN-2018-203_2-definitiva.pdf

4 <https://pasatealoelectrico.es/2017/12/18/24-razones-por-las-que-el-coche-electrico-es-mejor-que-el-de-gasolina-o-diesel/>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 3 de diciembre de 2020.

Diputada Mónica Almeida López (rúbrica)