

INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 2º.-A DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, SUSCRITA POR EL DIPUTADO ADOLFO TORRES RAMÍREZ E INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

Los que suscribimos, diputado Adolfo Torres Ramírez y las y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXIV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo establecido en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y, así como en los artículos 6, numeral 1; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a consideración de esta soberanía la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona el inciso j) del artículo 2o.-A de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

La Declaración Universal de los Derechos Humanos: en su artículo 13. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado, asimismo, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) Habitat menciona que la movilidad es una dinámica clave de la urbanización. La infraestructura asociada a ésta determina el modelo urbano de las ciudades la impresión espacial definida por calles, sistemas del transporte, espacios y edificios.

Para los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 son una pieza fundamental en la agenda de las Naciones Unidas, la movilidad sostenible es una herramienta transversal para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible, su relevancia destaca especialmente en el Objetivo Número 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles.

En sus apartados menciona lo siguiente ODS:

Transporte sostenible

132. Observamos que el transporte y la movilidad son esenciales para el desarrollo sostenible. El transporte sostenible puede intensificar el crecimiento económico y mejorar el acceso. Con el transporte sostenible se logra una mejor integración de la economía a la vez que se respeta el medio ambiente. Reconocemos la importancia de la circulación eficiente de personas y mercancías y del acceso a sistemas de transporte ambientalmente racionales, seguros y asequibles como medios de mejorar la equidad social, la salud, la resiliencia de las ciudades, los vínculos entre las zonas urbanas y las rurales y la productividad de las zonas rurales. Así pues, tenemos en cuenta que la seguridad vial forma parte de nuestros esfuerzos por lograr el desarrollo sostenible.

133. Apoyamos el desarrollo de sistemas de transporte sostenibles, entre ellos los sistemas de transporte multimodal que sean eficientes desde el punto de vista energético, en particular sistemas de transporte público, combustibles y vehículos no contaminantes, así como sistemas de transporte mejorados en las zonas rurales. Reconocemos que con miras a promover el

desarrollo sostenible es necesario impulsar un enfoque integrado de la formulación de políticas sobre los servicios y sistemas de transporte en los planos nacional, regional y local. Reconocemos también que al establecer sistemas de transporte de tránsito sostenibles se deben tener en cuenta las necesidades especiales de desarrollo de los países en desarrollo.¹

Por ende, el transporte proporciona un entorno crítico que permite apoyar el desarrollo económico y social necesario para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Tener una perspectiva a largo plazo que se centre en la sostenibilidad es un factor decisivo en el futuro de la movilidad, por ello, la Organización de las Naciones Unidas ha venido recomendado a nivel internacional desde hace unos años, una agenda para el desarrollo sostenible e impulsando el cambio de paradigma en la planificación urbana hacia un concepto de movilidad sustentable.

La movilidad y el cambio climático ha generado la necesidad de operar con otras alternativas sustentables de transporte como la bicicleta, escúter, patines, deslizadores entre otras tecnologías de movilidad con propulsión 100 por ciento humana; la relación entre el transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero está sólidamente documentada. El último Inventario Nacional de Emisiones (INECC, 2018) estableció que el transporte aporta 24.5 por ciento de las emisiones del país, equivalentes a 171 megatoneladas anuales de CO₂. El subsector, autotransporte representó la mayor aportación con casi 94 por ciento de las emisiones del sector (159.94 Mt/año de CO₂e).

Es decir, 22.9 por ciento de las emisiones del país lo generan vehículos automotores, derivado de la combustión de gasolinas (65.4 por ciento) y de diésel (28.5 por ciento) en los motores. Por sí sola es la mayor fuente de emisiones del país, incluso por encima de la generación de electricidad (20.1 por ciento). En 1990, las emisiones totales (sin considerar absorciones) alcanzaron 444.751.91 Gg de CO₂e, y en 2015, 682,959.10 Gg de CO₂e, un incremento de 54 por ciento, a una tasa de crecimiento media anual (TCMA) de 1.7 por ciento. Si bien es un hecho que hay un progresivo proceso de eficiencia en los motores de los vehículos estimada entre 3 por ciento y 4 por ciento anual este beneficio se elimina al considerar el crecimiento del parque vehicular estimado en 5 por ciento anual: únicamente entre 2010 y 2018 el parque vehicular en el país aumentó de 31.6 a 47.8 millones de vehículos.²

La tendencia de introducción de mejores motores, entre ellos los eléctricos, no parece compensar el que cada vez haya más automóviles circulando, en especial cuando tenemos en México casi 400 vehículos por cada mil habitantes, todavía por debajo de lo que otros países tienen. Es decir, el escenario tendencial es de muchos automóviles más. De acuerdo con la cifra oficial se estima que para 2030 emitiremos como país 266 Mt anuales en el sector transporte si se mantiene la tendencia hasta 2013. Cualquier esfuerzo de reducción de emisiones requiere una reducción sustancial en la compra y uso de automóviles, independientemente del esfuerzo de electrificación de motores.

En México la contaminación ambiental representa un riesgo importante para la salud que puede provocar una carga de morbilidad en las ciudades, lo cual puede conllevar a generar graves

enfermedades como accidentes cerebrovasculares, cáncer de pulmón y neumopatías crónicas y agudas, así como graves problemas de asma.

Datos proporcionados por la Organización Mundial de Salud, 91 por ciento de la población vive en lugares donde no se respetan las normas emitidas sobre la calidad del aire, lo que provoca que cada año existan en promedio 4.2 millones de defunciones prematuras relacionadas con su mala calidad, sobre todo en países de bajos y medianos ingresos, siendo las regiones de Asia sudoriental y el Pacífico occidental las más afectadas.

El calentamiento global es un grave problema en el mundo debido a diversos factores, entre los cuales se encuentran los gases generados por los vehículos automotores, aunque existen otros contribuyentes más grandes emisores de CO₂.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), hasta diciembre de 2018 existían registrados 49.4 millones de vehículos automotores en circulación, la información incluye automóviles, camiones y camionetas para pasajeros, camiones para carga y motocicletas, así como el tipo de servicio oficial, público y particular, siendo 31 millones 458 mil 389 automóviles particulares.

Ventajas de los transportes propulsados por el hombre

Las bicicletas son un ejemplo de medio de transporte energéticamente eficiente.

La bicicleta sólo consume energía metabólica, es decir, energía del propio cuerpo humano, lo que nos ofrece las siguientes ventajas desde el punto de vista energético:

- Independencia.
- Autonomía energética.
- No necesita instalaciones de suministro de combustible como gasolineras
- Recurso energético no agotable y gratuito.
- Accesible a casi todo el mundo desde el punto de vista energético.

Las bicicletas son el transporte más sostenible, debido a que:

- Autonomía energética.
- No necesita instalaciones de suministro de combustible como gasolineras.
- Recurso energético no agotable y gratuito.

- Accesible a casi todo el mundo desde el punto de vista energético.

Y en general, presenta las siguientes virtudes:

- Es fácil de utilizar.
- Mejora la salud física y mental.
- Evita la congestión del tráfico.
- Ahorro económico para el usuario.

Es por lo anterior que se deben incentivar los vehículos con propulsión humana con la finalidad de eliminar las brechas de desigualdad y que todos tengan acceso a estos sistemas de transporte con implementar la tasa 0 por ciento a productos como las bicicletas, deslizadores, patinetas, monopatines, entre otros.

Por las consideraciones expuestas y fundadas, en nuestro carácter de integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional sometemos a la consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto que se adiciona el inciso j) del artículo 2o.-A de la Ley del Impuesto al Valor Agregado

Único. Se adiciona el inciso j) del artículo 2o.-A de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, para quedar como sigue:

Artículo 2o.-A . El impuesto se calculará aplicando la tasa del 0 por ciento a los valores a que se refiere esta Ley, cuando se realicen los actos o actividades siguientes:

I. La enajenación de:

a). al i). ...

j) Vehículo de propulsión humana.

...

II. a IV. ...

...

Transitorio

Único. La reforma entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación y dejará sin efectos el decreto vigente que otorga el estímulo fiscal por el concepto de vehículo de propulsión humana.

Notas

1 <https://www.gob.mx/comisionambiental/es/articulos/el-contexto-internacional-de-la-movilidad-urbana-sustentable?idiom=es#:~:text=132.,se%20respeto%20el%20medio%20ambiente> .

2 http://comisiones.senado.gob.mx/desarrollo_urbano/docs/climatico/p2_5_131119.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 17 de marzo de 2021.

Diputado Adolfo Torres Ramírez (rúbrica)