

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LAS LEYES DE LOS IMPUESTOS SOBRE LA RENTA, Y AL VALOR AGREGADO, SUSCRITA POR LOS DIPUTADOS ÓSCAR DE JESÚS ALMARAZ SMER, MARIELA LÓPEZ SOSA, CÉSAR AUGUSTO RENDÓN GARCÍA Y LEGISLADORES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

Los que suscriben, Óscar de Jesús Almaraz Smer, Mariela López Sosa, César Augusto Rendón García y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72, inciso H) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y, 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 1 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a la consideración de esta soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de decreto, conforme a la siguiente:

Exposición de Motivos

La creciente conciencia mundial sobre el cuidado y protección del medioambiente está cambiando el comportamiento de las personas. Desde las acciones más pequeñas, hasta las transformaciones de grandes industrias. En esta espiral de transformación e innovación, el sector automotriz muestra notables avances.

Las ventas de los vehículos impulsados solo con baterías aumentaron en Estados Unidos, Europa y China el año pasado, mientras que las entregas de los vehículos que funcionan con combustibles fósiles se estancaron. La demanda de vehículos eléctricos es tan fuerte que los fabricantes exigen a los compradores que hagan un depósito con meses de anticipación. Y algunos modelos están agotados por los próximos dos años.

Los automóviles con baterías están experimentando un momento de gran avance y se volverán más comunes a partir de este año, cuando los fabricantes de vehículos empiecen a vender versiones eléctricas de uno de los tipos de vehículos favoritos de los estadounidenses: las camionetas pick-up. Su llegada representa la mayor revolución en la industria del automóvil desde que Henry Ford introdujo el Modelo T en 1908 y podría tener consecuencias de gran alcance para los trabajadores de las fábricas, las empresas y el medioambiente, pues las emisiones de los tubos de escape son uno de los mayores contribuyentes al cambio climático.¹

Aunque los vehículos eléctricos todavía representan una pequeña porción del mercado (Casi el 9 por ciento de los autos nuevos vendidos el año pasado en todo el mundo eran eléctricos, frente a 2.5 por ciento de 2019, según la Agencia Internacional de la Energía), su crecimiento veloz podría hacer que 2022 sea el año en que el avance de los autos con batería sea imparable, lo que acabaría con cualquier duda sobre que el motor de combustión interna está en camino a ser obsoleto.

La proliferación de coches eléctricos mejorará la calidad del aire y ayudará a frenar el calentamiento global. La industria automovilística va camino de invertir medio billón de dólares en los próximos cinco años para hacer la transición a los vehículos eléctricos, según estimaciones de la empresa de inversiones Wedbush Securities.²

Ese dinero se destinará a reformar y construir fábricas, formar a los trabajadores, redactar programas informáticos, modernizar los concesionarios y mucho más. Las empresas están planeando más de una decena de nuevas fábricas de carros eléctricos y baterías sólo en Estados Unidos.

Sin embargo, los beneficios climáticos de los vehículos eléctricos podrían tardar en llegar: sustituir los 250 millones de automóviles y camiones ligeros que funcionan con combustibles fósiles podría llevar décadas, a menos que los gobiernos ofrezcan mayores incentivos a los compradores de automóviles. Cambiar los camiones pesados a versiones eléctricas, una de las más grandes fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero, podría ser aún más difícil.

No obstante, el auge de los autos eléctricos ya está transformando la industria automotriz. El mayor beneficiario hasta ahora es Tesla, liderada por Elon Musk, la compañía entregó casi un millón de automóviles en 2021, un aumento del 90 por ciento en comparación con 2020.

Tesla sigue siendo pequeña en comparación con los gigantes del automóvil, pero comanda el segmento de mayor crecimiento. Wall Street valora la empresa en cerca de un billón de dólares, más de diez veces más que General Motors. Eso significa que Tesla, que está construyendo fábricas en Texas y Alemania, puede expandirse con facilidad.

La mayoría de los analistas imaginaron que los vehículos eléctricos no despegarían hasta que fueran tan baratos de comprar como los modelos de gasolina, un hito para el que todavía faltan unos años para los autos de precio moderado que la mayoría de la gente puede costear.

No obstante, a medida que las condiciones meteorológicas extremas hacen más tangibles los efectos catastróficos del cambio climático y se corre la voz de que los vehículos eléctricos son fáciles de mantener, económicos en su recarga y divertidos de conducir, los compradores adinerados se decantan cada vez más por los eléctricos.

El Taycan de Porsche, un sedán eléctrico con un precio inicial de casi 83 mil dólares, superó en ventas al emblemático 911 el año pasado. Mercedes-Benz vendió casi 100 mil automóviles y furgonetas eléctricos en 2021, un aumento del 90 por ciento en comparación con el año anterior.³

Ford empezará a vender pronto el Lightning, una versión eléctrica de la camioneta pick-up F-150, que ha encabezado las listas de ventas en Estados Unidos durante décadas. En un principio, tenía previsto fabricar 75 mil al año. Pero la demanda ha sido tan grande que la empresa se está apresurando a duplicar la producción del Lightning, cuyo precio inicial es de 40 mil dólares y llega a más de 90 mil dólares.

En el extremo superior, los vehículos eléctricos ya son competitivos en precio y podrían ahorrar a los compradores miles de dólares en mantenimiento y gasolina. (Los automóviles eléctricos no necesitan cambios de aceite y la electricidad suele ser más barata por kilómetro que la gasolina).

El Tesla Model 3 y el Jaguar XF P250 se venden al por menor por alrededor de 46 mil dólares. Pero poseer el Tesla durante cinco años cuesta 16 mil dólares menos, según los cálculos de Kelley Blue Book, una empresa de valoración de vehículos.

Si Europa y China sirven de medida, las ventas de vehículos eléctricos en Estados Unidos seguirán disparándose. En diciembre, los vehículos con batería superaron en ventas a los automóviles de diésel en Europa por primera vez. En 18 países, incluyendo el Reino Unido, más del 20 por ciento de los autos nuevos eran eléctricos, según Matthias Schmidt, analista independiente de Berlín.

En 2015, más de la mitad de los vehículos nuevos de Europa funcionaban con diésel, resultado de las políticas fiscales que hacen que el diésel sea más barato que la gasolina. Sin embargo, los incentivos gubernamentales para los vehículos eléctricos y las sanciones a los fabricantes de automóviles que no cumplen los objetivos de emisiones han cambiado la ecuación.

Alrededor del cuatro por ciento de los autos nuevos fueron eléctricos el año pasado en Estados Unidos, en comparación con el dos por ciento de 2020. El objetivo de los vehículos eléctricos es reducir las emisiones del tubo de escape, una de las principales fuentes de dióxido de carbono y de los contaminantes que causan esmog.

Por ejemplo, en el sur de California, los autos eléctricos ya han tenido un pequeño efecto en la calidad del aire, con una reducción del cuatro por ciento en las emisiones de óxido de nitrógeno de los vehículos de pasajeros en comparación con el porcentaje que se habría tenido de otro modo, según el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur, que incluye Los Ángeles.

Por supuesto, los automóviles que funcionan con batería también tienen un costo medioambiental. Sin embargo, incluso teniendo en cuenta la energía y las materias primas que requieren, los vehículos eléctricos son mucho mejores para el clima que los convencionales, según un estudio de la Escuela de Medioambiente de la Universidad de Yale.

A nivel nacional, la industria automotriz ha encendido los motores en la carrera rumbo a la electro movilidad. Las automotrices en México buscan acelerar la producción de los vehículos híbridos y eléctricos, pero hay un reto por vencer: ampliar la penetración de estas tecnologías entre los mexicanos. Ésta es la otra carrera por ganar.

En 2020, la industria automotriz en México comercializó 24 mil 405 vehículos híbridos, híbridos conectables y eléctricos, lo que representa 3.6 por ciento del total de vehículos ligeros que se vendieron ese año, de acuerdo con datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).⁴

Si bien el porcentaje es muy bajo todavía, se tiene entusiasmo porque va creciendo y esto lo demuestra el primer trimestre de 2021, pues se vendieron 9 mil 861 de estos vehículos y esto nos da un incremento de 35.2 por ciento, con respecto al mismo periodo de 2020.

La AMIA subraya la importancia de la coordinación con las autoridades para preparar el futuro, que parece cada vez más cercano, mientras las inversiones comienzan a llegar para producir autos en México. Aún se requiere que se trabaje en incentivos para que los nuevos autos ecológicos sean accesibles para todos.

De acuerdo con la AMIA, estos vehículos tienen una mayor demanda en aquellos países en los que hay mayores estímulos para su venta, como Estados Unidos, que está promoviéndolos con incentivos fiscales.

Tal vez, el reto más grande en el camino para la adopción de las tecnologías que dejan menos huella en el medio ambiente sea el establecimiento de la infraestructura necesaria para la recarga de las baterías de autos híbridos y eléctricos.

Por ejemplo, BMW y Nissan tomaron la iniciativa de establecer una alianza para instalar, en conjunto, puntos de recarga gratuita para los automóviles eléctricos, y el proyecto no ha pasado inadvertido para la Comisión Federal de Electricidad (CFE), que se ha sumado para invertir en el desarrollo de esta infraestructura.

“Creo que es importante que, poco a poco, haya más apoyos de los actores privados y del sector público para que esta movilidad eléctrica realmente alcance un potencial mayor en México”, dice Claudia Rodríguez, directora de Proyectos Estratégicos y Electrificación de Nissan Mexicana.

Hoy, el reto no sólo es llevar la electrificación a zonas urbanas, sino expandir la infraestructura en autopistas y carreteras, como una forma de lograr coronar a la electromovilidad en toda la República Mexicana.

Si bien el mercado de vehículos eléctricos, hasta octubre de 2021, tan solo representó el 1.7 por ciento de las ventas totales de autos nuevos, cabe destacar que el país cuenta con varios beneficios fiscales que propician la comercialización de los mismos. Sin embargo, para muchos miembros del sector aún no es suficiente.

Los incentivos más importantes se reflejan, en especial, en la Ley del Impuesto sobre la Renta. Según el artículo 35, los transportes eléctricos también son deducibles 10 por ciento, mientras que según el artículo 36, las inversiones en automóviles son deducibles hasta por un monto de 175 mil pesos mexicanos.

Si son vehículos cuya propulsión es a través de baterías recargables, así como automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o accionado por hidrógeno la deducibilidad llega hasta 250 mil pesos. A su vez, en el art. 34 se permite deducir 25 por ciento de la tarifa sobre la renta de bicicletas y motocicletas cuya pulsión sea a través de baterías eléctricas recargables.

Por otro lado, la Ley de Ingresos de la Federación incluye estímulos fiscales como la exención del pago del impuesto sobre automóviles nuevos (ISAN) cuando se trata de automóviles eléctricos o accionados por hidrógeno. También, los modelos de vehículos que tienen sistema híbrido o eléctricos no pagan verificación vehicular ni tenencia.

En el caso de los autos que no se dieron de alta como híbridos, el propietario debe acercarse a la Secretaría del Medio Ambiente (Sedema) para solicitar un comprobante que señale que el auto híbrido no está obligado a pagar. En lo referente a la carga, poseen un descuento de 20 por ciento en vialidades urbanas de peaje, tarifas reducidas o preferenciales para la recarga de vehículos eléctricos en domicilio.

Por otro lado, la CFE además ofrece la instalación gratuita de medidores independientes, lo que permite un ahorro de 40 por ciento al facturar en un solo medidor el consumo del hogar y del coche.

Sin embargo, el director de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, Fausto Cuevas, ha recalado en diversas ocasiones, incluida una entrevista con Forbes que aún pueden implementarse muchos más incentivos de esta índole.

Entre ellos, consideró una deducibilidad inmediata a 100 por ciento para personas físicas y morales, descuentos en los intereses por la compra a crédito, bonos o créditos fiscales para quienes inviertan en flotillas con estas tecnologías y la aplicación de tasa de 0 por ciento del IVA para la compra de estas unidades.

Habrá que esperar si, con la Política Nacional de Electromovilidad que debería lanzarse este año en el país, se facilitará la adopción de nuevos incentivos que permitan una accesibilidad mayor a la movilidad eléctrica.

Por otro lado, es relevante señalar que, en los últimos meses han surgido voces contundentes partidarias de una actuación más drástica contra el cambio climático. La congresista Alexandria Ocasio-Cortez en Estados Unidos de América, con su propuesta de *new deal* verde, o la joven sueca Greta Thunberg y el movimiento Jóvenes por el Clima en Europa, enarbolan la lucha medioambientalista de las generaciones Y/Z.

En México, donde la preocupación medioambiental continúa creciendo, han sonado todas las alarmas por la contaminación causada por el tráfico vehicular, las emisiones de gases de ciertas empresas, las pedreras, el transporte de carga y pasajeros, particularmente, en las zonas metropolitanas.

A pesar de los programas para promover el uso de vehículos eléctricos que se han implementado, es evidente que el problema continúa existiendo. En Europa, varios países han puesto en marcha planes para descarbonizar el transporte entre 2025 y 2040, algunos mediante incentivos a los coches eléctricos, pero también mediante prohibiciones a los automóviles que usan combustibles fósiles.

En México, se han explorado poco los estímulos fiscales ecológicos como posibles soluciones para mejorar la calidad del aire, premiando, hasta cierto punto, a aquellos contribuyentes que apliquen las disposiciones fiscales en beneficio del medioambiente.

La implantación de conceptos como la contabilidad ecológica y la fiscalidad verde se ha limitado a escasas regulaciones fiscales que no han conseguido comprometer a las personas ni a las empresas mexicanas. Estos son algunos de los estímulos fiscales a nivel federal que están vigentes y se dirigen a quienes adopten nuevas tecnologías a favor del medioambiente, como son los automóviles eléctricos:⁵

En la Ley del Impuesto sobre la Renta (ISR) se permite una deducción de hasta 250 mil pesos del monto original de inversión (MOI) para automóviles que utilicen baterías eléctricas recargables, importe que excede a los 175 mil pesos que pueden deducir los automóviles convencionales.

En el caso de arrendamiento de automóviles que utilicen baterías eléctricas y siempre y cuando los mismos sean estrictamente indispensables para la actividad del contribuyente, la Ley del ISR permite una deducción diaria de 285 pesos, a diferencia de los 200 pesos diarios que se pueden deducir si la renta se hace a un automóvil tradicional.

En materia del Impuesto sobre Automóviles Nuevos (Isan), no se paga dicho impuesto cuando se enajenen o importen en forma definitiva automóviles que utilicen baterías eléctricas recargables, o bien, cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno. En materia del Impuesto General de Importación (IGI), los autos eléctricos importados no pagan aranceles.

Adicionalmente, algunos estados mexicanos han adoptado estímulos adicionales para vehículos eléctricos como, por ejemplo: exención de la verificación ambiental, estacionamientos preferentes y con estación de carga, no participación en el programa “Hoy no Circula”, entre otros. Por su parte, la Comisión Federal de Electricidad también se ha sumado con los apoyos a quienes adopten esta tecnología, facilitando la instalación de un medidor independiente para no incrementar la Tarifa Doméstica de Alto Consumo y accediendo a una tarifa diferenciada.⁶

Por lo anterior, la presente iniciativa plantea varias modificaciones que, tienen el objetivo de ampliar los estímulos fiscales en la adquisición o arrendamiento de vehículos eléctricos.

En primer lugar, se propone eliminar el tope que existe en el MOI, o en su caso, incrementarlo a 500 mil pesos, con el objetivo de que se puede deducir un importe mayor por la compra de 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.

El monto de inversión de 250 mil pesos que actualmente se puede deducir, no resulta suficiente, dado que estos vehículos son actualmente más costosos y eventualmente deberán de ir disminuyendo el costo de éstos, por lo que se sugiere la eliminación o incremento del tope.

Asimismo, se propone una deducción de 50 por ciento del monto de la inversión en el mismo año en el que se adquieran los 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. Actualmente, el porcentaje que se puede deducir por año es de 25 por ciento.

De la misma manera, se plantea aumentar a 500 pesos diarios el importe que se puede deducir por concepto del uso o goce temporal de 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. Actualmente se permite deducir sólo 285 pesos diarios.

En el caso de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, se propone una exención a 100 por ciento del impuesto al valor agregado (IVA) que se cause por la importación y/o enajenación de vehículos 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.

Es necesario que, como sociedad, tomemos conciencia del problema en la calidad del aire que enfrentamos y los efectos adversos en los que podría verse afectada nuestra salud. Nuestras leyes deben implementar ciertas medidas que permitan disminuir el problema de la contaminación que enfrentamos.

Lo que se debe buscar con los estímulos fiscales ecológicos es un fin “extrafiscal”, donde se busque que la implementación apoye a todos los niveles en las cadenas productivas, como son: el productor, el comercializador y el consumidor final, lo que permitirá que aumente la demanda de tecnologías limpias para que se cuente con mayor oferta de productos en México, y que permita disminuir el costo de estos en el último eslabón de la cadena.

Si bien hemos tenido algunas reformas en los últimos años y existen iniciativas interesantes en México para detonar el cambio que se busca en materia ambiental, aún estamos distantes en comparación con las iniciativas de otros países o incluso con estados como California en Estados Unidos.

Poder implementar cambios o reformas a niveles federales, estatales o municipales puede lucir complicado, sin embargo, con las bases de buena voluntad, conciencia social, hacer las cosas bien y sobre todo implantar los cambios necesarios para mejorar la calidad de vida de todos nosotros puede ser alcanzable, sobre todo considerando el costo de oportunidad por no hacerlo y las presiones sociales que se están viviendo por la alta contaminación que se tiene actualmente.

Finalmente, es importante resaltar que los cambios que se hagan el día de hoy y permitan mejorar la calidad ambiental, ayudarán a que las futuras generaciones reciban un mejor lugar, permitiéndoles disminuir los gastos que les ocasionaría los efectos de la contaminación. Las propuestas aquí señaladas deberán revisarse permanentemente para evaluar su eficacia y así establecer en qué medida las mismas debieran evolucionar durante corto, mediano y largo plazo y complementarse con otras medidas dirigidas a otros segmentos de la economía, como son la contaminación ambiental causada por la industria, entre otros.

En tal virtud, someto a la consideración de esta honorable Cámara de Diputados la siguiente iniciativa con proyecto de:

Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta y el artículo 25 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado

Primero. Se reforma la fracción XIII del artículo 28, las fracciones VI y XIII, del artículo 35 y la fracción II del artículo 36 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, para quedar como sigue:

Artículo 28. Para los efectos de este Título, no serán deducibles:

I. a XII. ...

XIII. ...

...

Tratándose de automóviles, sólo serán deducibles los pagos efectuados por el uso o goce temporal de automóviles hasta por un monto que no exceda de \$200.00, diarios por automóvil o **\$500.00**, diarios por automóvil 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, siempre que además de cumplir con los requisitos que para la deducción de automóviles establece la fracción II del artículo 36 de esta Ley, los mismos sean estrictamente indispensables para la actividad del contribuyente. Lo dispuesto en este párrafo no será aplicable tratándose de arrendadoras, siempre que los destinen exclusivamente al arrendamiento durante todo el periodo en el que le sea otorgado su uso o goce temporal.

XIV. a XXXIII.

Artículo 35. Para la maquinaria y equipo distintos de los señalados en el artículo anterior, se aplicarán, de acuerdo con la actividad en que sean utilizados, los por cientos siguientes:

I. a V.

VI. **10% en el transporte eléctrico;** en infraestructura fija para el transporte, almacenamiento y procesamiento de hidrocarburos, en plataformas y embarcaciones de perforación de pozos, y embarcaciones de procesamiento y almacenamiento de hidrocarburos.

VII. a XII....

XIII. **50% en el transporte eléctrico,** en la manufactura, ensamble y transformación de componentes magnéticos para discos duros y tarjetas electrónicas para la industria de la computación.

XIV....

....

Artículo 36. La deducción de las inversiones se sujetará a las reglas siguientes:

I.

II. Las inversiones en automóviles sólo serán deducibles hasta por un monto de \$175,000.00. Tratándose de inversiones realizadas en automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como los automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, sólo serán deducibles hasta por un monto de **\$500,000.00.**

....

III. a VII.

Segundo. Se reforma la fracción VIII del artículo 25 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, para quedar como sigue:

Artículo 25. No se pagará el impuesto al valor agregado en las importaciones siguientes:

I. a VII.

VIII. La de vehículos, que se realice de conformidad con el artículo 62, fracción I de la Ley Aduanera, siempre que se cumpla con los requisitos y condiciones que señale la Secretaría de Hacienda y Crédito Público mediante reglas de carácter general. Así como los vehículos, **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,

Transitorio

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

Notas

1 <https://www.nytimes.com/es/2022/02/10/espanol/coches-electricos.html>

2 Ibídem.

3 Ibídem.

4 Vázquez, E. (2019). Incentivos gubernamentales para coches híbridos o eléctricos México; ¿es suficiente lo que se gana al optar por un auto verde? Disponible en: <https://www.xataka.com.mx/automovil/incentivos-gubernamentales-para-coches-hibridos-electricos-mexico-suficiente-que-se-gana-al-optar-auto-ver>

5 CCE (2013). Oportunidades de financiamiento para el crecimiento verde en México. Disponible en:

http://cce.org.mx/sites/default/files/CESPEDES2013/new/taller/Cadenas%20Productivas%20Sustentables_MG.pdf

6 ChargeNow (2019). Beneficios para los vehículos eléctricos en México. Disponible en: <http://www.chagenow.mx/incentivos-para-vehiculos-electricos-en-mexico/>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 8 de septiembre de 2022.

Diputado Óscar de Jesús Almaraz Smer (rúbrica)