

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA LOS ARTÍCULOS 34 Y 36 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, A CARGO DEL DIPUTADO GABRIEL RICARDO QUADRI DE LA TORRE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

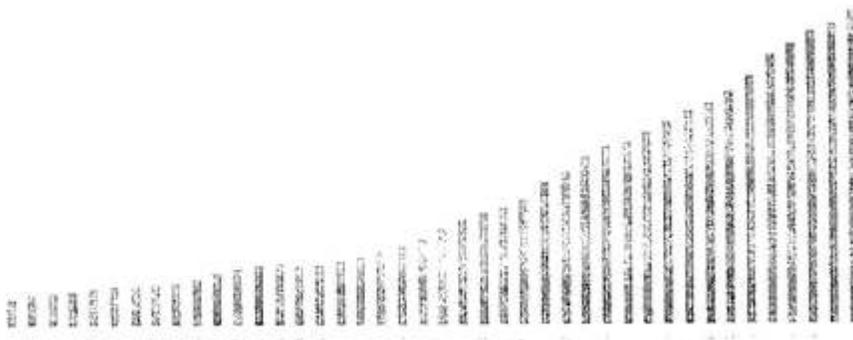
El que suscribe, Gabriel Ricardo Quadri de la Torre, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 6, numeral 1, fracción I, 77, numeral 1, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta soberanía **iniciativa con proyecto de decreto que modifica y adiciona lo incisos a) a d) a la fracción VI del artículo 34; y adiciona los párrafos primero a tercero a la fracción II del artículo 36 de la Ley del Impuesto sobre la Renta**, al tenor de la siguiente.

Exposición de Motivos

A escala mundial, el sector del transporte consume alrededor de 51 por ciento de petróleo (48 millones de barriles por día, MBD, frente al consumo actual de 93 MBD.¹ Se espera que sin innovación tecnológica significativa o intervención política este aumento continuará y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) relacionadas con el transporte se duplicarán para 2050.²

En México, el sector transporte emite 25 por ciento de los GEI, en particular el sector automotor contribuye con 22 por ciento de las emisiones de GEI, esto como consecuencia de la alta dependencia a los combustibles fósiles, los propios subsidios a los combustibles fósiles, el aumento constante en las tasas de motorización, así como al crecimiento horizontal y de baja densidad de las ciudades mexicanas que promueve el uso de modos de transporte ineficientes y altamente contaminantes, provocando efectos negativos sobre la calidad del aire y en la salud de la población.³ Los vehículos de motor de combustión interna, especialmente los que funcionan con diésel, contribuyen a la contaminación del aire con compuestos tóxicos y por ende a millones de muertes prematuras en todo el mundo cada año.

Gráfica 1. Total, de vehículos de motor registrados en circulación en México.



Fuente: INEGI. Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos ligeros.

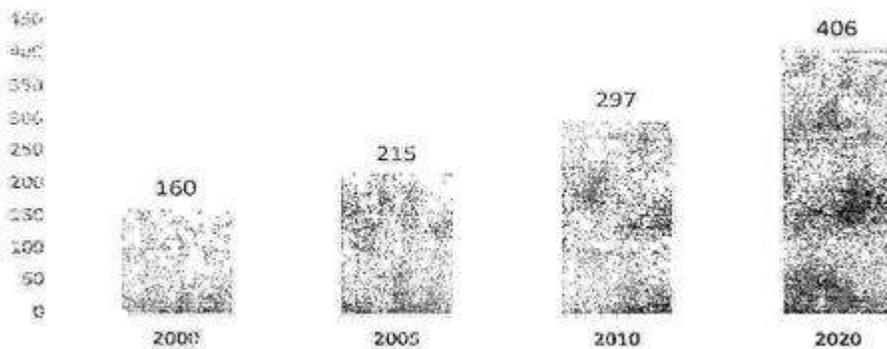
Por ejemplo, los niveles de contaminación del aire en la zona metropolitana del valle de México superan alrededor de 3 veces los límites recomendados por la Organización Mundial de la Salud. En este caso, las emisiones vehiculares son las responsables de 60 por ciento de la contaminación por ozono y partículas.

Para contrarrestar el efecto contaminante de los vehículos, se han implantado programas que restringen la circulación de vehículos (Hoy no Circula) y de verificación vehicular, así como normas de emisiones tanto de vehículos nuevos como en circulación. En cuanto a la verificación vehicular, vinculada a la normatividad de emisiones, el Centro Mario Molina ha realizado una evaluación y ha encontrado los siguientes resultados:⁴

- Las pruebas de verificación no se realizan de manera homogénea debido a diferencias o vacíos técnicos entre los centros de verificación.
- Los ciudadanos evitan la restricción mediante la adquisición de otro vehículo.
- La puesta en marcha de los planes logró bajar los niveles de ciertos contaminantes; sin embargo, estos resultados positivos presentan limitaciones en el largo plazo, por lo cual requieren medidas complementarias.
- Cerca de 45 por ciento de los vehículos con holograma cero y más de 80 por ciento de los que tienen holograma dos rebasan los límites permitidos por la normatividad actual, lo que evidencia un problema grave de corrupción en los centros de verificación.

Aunado a lo anterior, el crecimiento constante del parque vehicular, junto con tasas bajas en la renovación vehicular, abonan considerablemente a la problemática. El parque vehicular en 2000 era de 15 millones lo que representaba una tasa de motorización de 160 vehículos por cada mil habitantes, este indicador pasó a más de 400 en 2020, con un parque vehicular de más de 51 millones de autos.

Gráfica 2. Evolución de la tasa de motorización en México 2000- 2020 (Vehículos por cada mil habitantes)



Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

En la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 2021 (COP26), México suscribió la declaratoria del Pacto de Glasgow por la Electromovilidad, el cual tiene como objetivo la eliminación de los vehículos de combustión interna para 2035 en mercados específicos y que 100 por ciento de los nuevos automóviles en venta sea de 0 emisiones en todo el mundo para 2040.

Los vehículos eléctricos, son una solución para crear un sistema de transporte menos contaminante y con mayor seguridad y eficiencia energéticas. En comparación con el sistema de transporte actual, que está dominado por vehículos con motor de combustión interna (de gasolina y diésel), los vehículos eléctricos producen cero emisiones del tubo de escape.

Más aún, el uso generalizado de vehículos eléctricos no solo es útil para la reducción de las emisiones de CO₂ en el sector del transporte, sino que también favorece el ajuste de la estructura energética por el aumento de la proporción de energía procedente de combustibles no fósiles. Por lo tanto, muchos países consideran a los vehículos eléctricos como sus industrias emergentes estratégicas y establecen sus objetivos para promover la adopción a gran escala de los vehículos eléctricos. Por ejemplo, en 1993 se formó el Acuerdo de Implementación para la Cooperación en Tecnologías y Programas de Vehículos Híbridos y Eléctricos (IA-HEV, por sus siglas en inglés), su finalidad fue recopilar las políticas relevantes de sus 18 miembros, lo que dio como resultado el establecimiento de planes para promover el desarrollo de vehículos eléctricos en función de incentivos financieros y de soporte tecnológico e infraestructura de carga, como hicieron Electric Vehicle Everywhere Grand Challenge Blueprint, en Estados Unidos, y Next-Generation Vehicle Strategy 2010, en Japón.⁵

La transición de vehículos de gasolina y diésel a vehículos eléctricos de batería es una opción prometedora para descarbonizar el transporte de pasajeros en todo el mundo, dado que los vehículos eléctricos tienen ventajas destacadas para reducir las emisiones de CO₂ y aliviar la dependencia del consumo de combustibles fósiles en el sector del transporte. Sin embargo, el costo de los automóviles eléctricos representa un reto para la descarbonización del parque vehicular, dado que aún se requiere que las economías de escala logren paridad de precios con los vehículos de combustión interna. Por ello, es fundamental aplicar políticas e instrumentos que tiendan, transitoriamente, a mitigar el problema de costo, tanto para clases medias y populares, como para empresas. Esto redundará en la aceleración de proceso de transición, y en una reducción más rápida de emisiones de CO₂.

De acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad, a fin de cumplir la meta del Pacto de Glasgow al año son fundamentales políticas públicas que incentiven el mercado de automóviles eléctricos.⁶ Conforme a datos obtenidos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, la demanda de vehículos ligeros híbridos y eléctricos en el país representó 2.6 por ciento de las ventas totales en 2020 y aumentó a 4.6 en 2021, cuando a escala nacional se vendieron 47 mil 79 vehículos ligeros híbridos y eléctricos.

Gráfica 3. Ventas de vehículos híbridos y eléctricos por entidad, 2021.



Fuente: INEGI, Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos ligeros.

A pesar de que la adopción de vehículos eléctricos ha aumentado en los últimos años y aunque los vehículos eléctricos tienen costos de operación menores que los vehículos de combustión interna, aún es difícil para los consumidores adquirirlos, a pesar de que representen beneficios sociales y ambientales considerables. Así entonces, para mejorar la aceptación de los vehículos eléctricos, muchos gobiernos en todo el mundo han aplicado incentivos financieros y fiscales para estimular la adquisición de vehículos eléctricos.

La política de incentivos establecidos puede orientarse hacia los consumidores y hacia los fabricantes. En primer lugar, para los consumidores, se han implementado créditos fiscales, reducción de impuestos, exención de impuestos o subsidios directos a la compra, menores precios de electricidad, o estacionamiento gratuito. En segundo lugar, algunos gobiernos han adoptado incentivos financieros o fiscales para los fabricantes, como la reducción del impuesto sobre las ventas, o subsidios directos para la producción de vehículos eléctricos.⁷

Ciertos países europeos han implantado políticas complementarias a los incentivos fiscales y subsidios directos. Por ejemplo, Noruega proporcionó estacionamiento gratuito, y acceso a carriles para autobuses, e instaló 3 mil 200 estaciones de carga gratuitas (es decir, electricidad gratuita) para los consumidores, lo cual es atractivo debido a elevados impuestos a las gasolinas.⁸

La transición hacia la electromovilidad en México requiere la implantación de una política pública integral que considere adecuar el marco jurídico y fiscal para impulsar incentivos fiscales, crediticios e incentivos al uso.

En México, los incentivos fiscales vigentes para el uso de vehículos híbridos y eléctricos incluyen

- Descuento de 20 por ciento en casetas de cobro y segundos pisos de Ciudad y estado de México.
- Tarifa preferencial de electricidad para estaciones de recarga domiciliaria.
- Instalación gratuita de medidores para estaciones de recarga domiciliaria.
- Exención de pago del ISAN.

- Exención de pago del impuesto a la tenencia en los estados que aplican dicho impuesto.
- Deducibilidad de hasta 250 mil pesos para personas morales.
- Otros incentivos al uso de vehículos con tecnologías híbrida o eléctrica.
- Exentos de verificación vehicular en zona CAME (vehículos eléctricos, eléctricos conectables e híbridos).
- Renovación de la flota de taxis: bono de chatarrización por cada unidad entregada para ser sustituida, por concepto de enganche de los vehículos nuevos, 100 mil pesos para vehículos híbridos o eléctricos.

Si bien pueden ser importantes, estos incentivos han mostrado limitaciones para promover el mercado de vehículos eléctricos. Tienen áreas de oportunidad para que el mercado de automóviles eléctricos. Diversos estudios demuestran, que, para familias de ingreso medio que adquirieron vehículos eléctricos de gama baja, la presencia de incentivos fiscales y subsidios fue determinante en su decisión de compra, mientras que las familias con niveles de ingreso alto que adquirieron vehículos eléctricos de gama alta o de lujo la presencia de incentivos y subsidios no influyeron en sus decisiones de compra.⁹ Ello muestra la importancia de focalizar incentivos en personas y familias de ingresos medios.

México es el sexto país en la producción de vehículos, y este sector representa economías estratégicas en términos de contribución al PIB, en empleo y exportaciones. El contexto comercial del TMEC ha sido un detonador de la industria automotriz nacional. La electrificación es un enorme reto de viabilidad y expansión a largo plazo de la industria automotriz de México, que requiere del desarrollo de nuevas cadenas de valor, nuevas tecnologías y nuevas estrategias comerciales, energéticas y de infraestructura. Este marco implica diseñar incentivos correctos relevantes para contribuir a la transición y desarrollo de una nueva industria automotriz mexicana en la era de la electrificación.

Por tanto, en México, es fundamental reforzar y profundizar los incentivos para la adquisición y uso de vehículos eléctricos, tanto para personas físicas y familias, como para empresas. Lo anterior, con el objetivo de acelerar la transición hacia la electrificación del parque vehicular, reducir emisiones de CO₂, reducir emisiones que deterioran la calidad del aire, y de lograr un efecto más relevante en familias y personas de ingresos medios, y también, en empresas pequeñas, medianas y grandes. Igualmente, es vital configurar incentivos para promover el desarrollo y adaptación de la industria automotriz mexicana a las nuevas realidades de la electrificación. En este sentido, se somete a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto.

Para dar mayor claridad a la propuesta que se presenta, se incluye el siguiente cuadro comparativo

LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA.

DICE	DEBE DECIR
<p>Artículo 34. Los por cientos máximos autorizados, tratándose de activos fijos por tipo de bien son los siguientes:</p> <p>I. ... a V. ...</p> <p>VI. 25% para automóviles, autobuses, camiones de carga, tractocamiones, montacargas y remolques.</p>	<p>Artículo 34. Los por cientos máximos autorizados, tratándose de activos fijos por tipo de bien son los siguientes:</p> <p>I. ... a V. ...</p> <p>VI. Tratándose de automóviles y configuraciones vehiculares:</p> <p>a) 25% para automóviles, autobuses, camiones de carga, tractocamiones, montacargas, remolques</p>

SIL

<p>SIN CORRELATIVO</p> <p>VII. ... a XV. ...</p>	<p>con motor de combustión interna.</p> <p>b) 50% en automóviles eléctricos importados con un peso igual o menor a 1500 kilos.</p> <p>c) 100% en automóviles eléctricos ensamblados en México con un peso igual o menor a 1500 kilos.</p> <p>d) 100% en transporte colectivo y de carga eléctrico.</p> <p>VII. ... a XV. ...</p>
<p>Artículo 36. La deducción de las inversiones se sujetará a las reglas siguientes:</p> <p>I. ...</p> <p>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 \$250,000.00.</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 36. La deducción de las inversiones se sujetará a las reglas siguientes:</p> <p>I. ...</p> <p>II. Las inversiones en automóviles sólo serán deducibles hasta por un monto de \$175,000.00, tratándose de vehículos con motor de combustión interna.</p> <p>En las inversiones en automóviles eléctricos importados, con un peso menor o igual a 1500 kilos, el deducible será de cincuenta por ciento a personas físicas y morales.</p> <p>En las inversiones en automóviles eléctricos ensamblados en México con un peso menor o igual a 1500 kilos, el deducible será de cien por ciento a personas físicas y morales.</p>

<p>Lo dispuesto en esta fracción no será aplicable tratándose de contribuyentes cuya actividad consista en el otorgamiento del uso o goce temporal de automóviles, siempre y cuando los destinen exclusivamente a dicha actividad.</p> <p>III al VII. ...</p>	<p>En las inversiones en transporte colectivo eléctrico, el deducible será de cien por ciento.</p> <p>...</p> <p>III al VII. ...</p>
---	---

Decreto

Único. Se **modifica** y **adicionan** los incisos a) a d) a la fracción VI del artículo 34; y se **adicionan** los párrafos primero a tercero a la fracción II del artículo 36 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:

Artículo 34. Los porcentajes máximos autorizados, tratándose de activos fijos por tipo de bien, son los siguientes:

I. a V....

VI. Tratándose de automóviles y configuraciones vehiculares:

a) 25 por ciento para automóviles, autobuses, camiones de carga, tractocamiones, montacargas, remolques con motor de combustión interna.

b) 50 por ciento en automóviles eléctricos importados con un peso igual o menor a 1 500 kilos.

c) 100 por ciento en automóviles eléctricos ensamblados en México con un peso igual o menor a 1 500 kilos.

d) 100 por ciento en transporte colectivo y de carga eléctrico.

VII. a XV....

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 pesos, tratándose de inversiones realizadas en automóviles cuya propulsión sea a través de motores de combustión interna.

En las inversiones en automóviles eléctricos importados, con un peso menor o igual a 1 500 kilos, el deducible será de cincuenta por ciento a personas físicas y morales.

En las inversiones en automóviles eléctricos ensamblados en México, con un peso menor o igual a 1 500 kilos, el deducible será de 100 por ciento a personas físicas y morales.

En las inversiones en transporte colectivo eléctrico, el deducible será de cien por ciento.

III. a VII...

Transitorios

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

Segundo. Para dar cumplimiento a los compromisos internacionales sobre electromovilidad de los cuales México es parte, **el Ejecutivo federal establecerá los mecanismos necesarios para la eliminación de la venta de vehículos ligeros de combustión interna al año 2035, y para que 100 por ciento de los nuevos automóviles en venta sean cero emisiones para el año 2040.**

Tercero. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público sustanciará y resolverá los procedimientos presupuestarios a que da lugar el presente proyecto en términos de las disposiciones vigentes en la Ley de Ingresos de la Federación siguiente a la aprobación y publicación en el Diario Oficial de la Federación de la presente reforma.

Notas

1 *Eficiencia energética y movilidad en América*. Cepal, https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36798/1/S1420695_es.pdf

2 Lew Fulton, Pierpaolo Cazzola y François Cuenot. "IEA Mobility Model and its use in the ETP 2008", en *Energy Policy* volumen 37, asunto 10, 2009, páginas 3758-3768.

3 INECC. Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero, <https://www.gob.mx/inecc/acciones-y-programas/inventario-nacional-de-emisiones-de-gases-y-compuestos-de-efecto-invernadero>

4 Evaluación Integral de los Programas de Verificación Vehicular de la ZMVM-2010, http://centromariomolina.org/wp-content/uploads/2012/11/19a.-Evaluaci%C3%B3nIntegralPVVOZMVM_fin.pdf

5 Muntwyler, U. The Implementing Agreement IA “Hybrid- and Electric Vehicle” of the International Energy Agency the international cooperation programme with a new record of member countries. *World Electr. Veh. J.* 2012, 5, 1011-1016, <https://doi.org/10.3390/wevj5041011>

6 “México anuncia el incremento de sus compromisos climáticos en la Cop”, Imco.

7 *Electric vehicles: tax benefits & purchase incentives in the 27 member states of the European Union* (2022), <https://www.acea.auto/fact/overview-electric-vehicles-tax-benefits-purchase-incentives-in-the-european-union-2022/>

8 *Norwegian Parliament extends electric car initiatives until 2018*, <http://www.aveve.org/www/newsMgr.php?action=view&frmNewsId=611§ion=&type=&SGLSESSID=tqiice0pmjdclt7l4q0s3s1o27>

9 Tal, G.; y Nicholas, M. (2016). “Exploring the impact of the federal tax credit on the plug-in vehicle Market”, en *Transportation Research Record*, 2572(1), 95-102; y Hardman, S.; y Tal, G. (2016) “Exploring the decision to adopt a high-end battery electric vehicle: role of financial and nonfinancial motivations”, en *Transportation Research Record*, 2572(1), 20-27.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 2 de marzo de 2023.

Diputado Gabriel Ricardo Quadri de la Torre (rúbrica)