

INICIATIVA QUE REFORMA EL ARTÍCULO 151 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, SUSCRITA POR EL DIPUTADO JOSÉ ANTONIO ZAPATA MERAZ Y LEGISLADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

El que suscribe, diputado José Antonio Zapata Meraz, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I; 77, numeral 1, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable asamblea **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción VI del artículo 151 de la Ley del Impuesto sobre la Renta**, al tenor de la siguiente.

Exposición de Motivos

La seguridad vial es una situación que ha tomado una gran relevancia en las últimas décadas a nivel mundial, puesto que la Asamblea General de las Naciones Unidas estima que cada año cerca de 1.35 millones de personas mueren a causa de accidentes de tránsito.

Por esta razón, desde 2010 la Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante su resolución A/RES/64/255, estableció el periodo 2011-2020, como el *Decenio de Acción para la Seguridad Vial*, con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.¹

A pesar de la implementación de este decenio y otros mecanismos de colaboración como la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que exigía una reducción de 50 por ciento en el número de muertes por accidentes de tránsito para 2020, la realidad es que estas medidas fueron insuficientes, pues el número de muertes no tuvo la reducción esperada.

Sin embargo, hay que reconocer que con este decenio de acciones para la seguridad vial se logró contemplar la inclusión de la seguridad vial en la agenda mundial de salud y desarrollo, la amplia difusión de orientación científica para su estudio, el fortalecimiento de alianzas y redes, y la movilización de recursos.

Este avance en materia de seguridad vial hizo que, en septiembre de 2020, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) adoptara una nueva resolución denominada *Mejorando la seguridad vial mundial*, con el objetivo de reducir al menos 50 por ciento de las muertes por accidentes de tránsito y lesiones para 2030.²

De esta manera, todos y cada uno de los estados nación que son integrantes de la ONU estarán trabajando para impulsar medidas que les permitan cumplir con dicho objetivo.

En el caso de México, desde hace algunos años y en cumplimiento de los acuerdos internacionales y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, nuestro país ha trabajado en sus leyes para garantizar una movilidad segura para la ciudadanía y así reducir los siniestros y muertes viales.

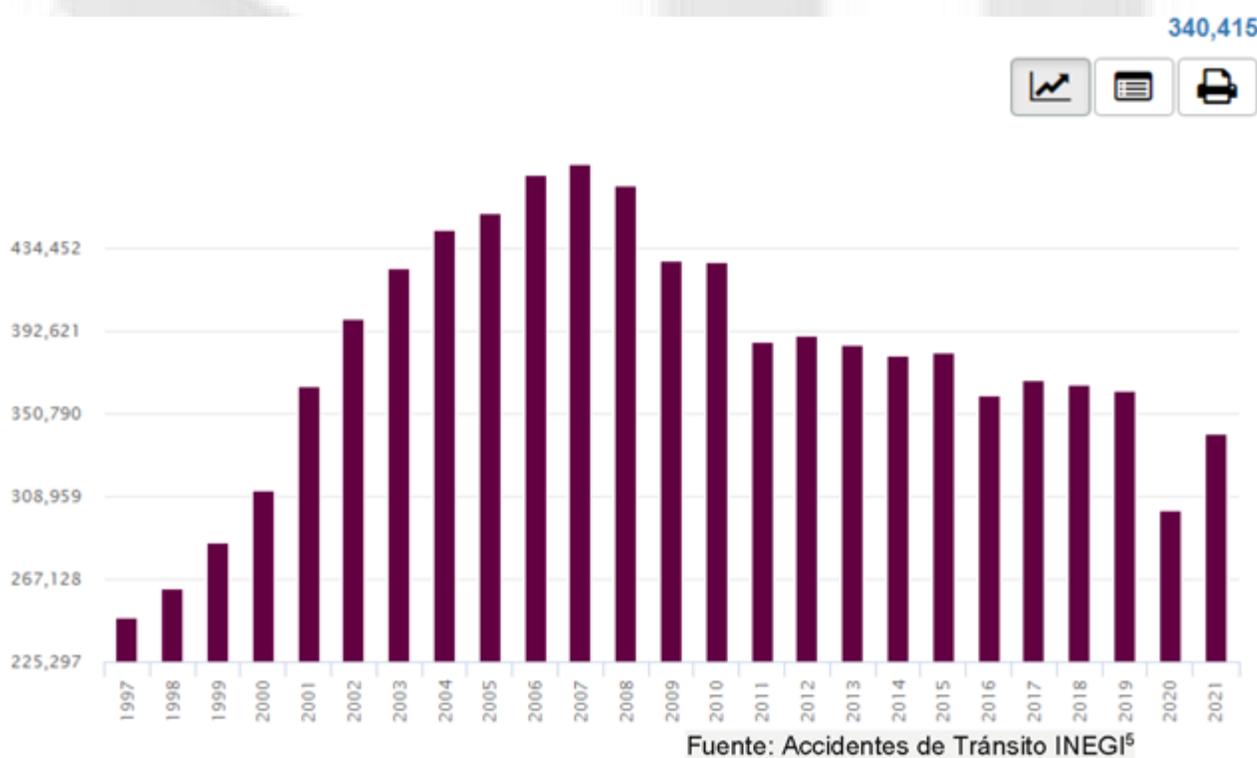
Por ello, en 2020 se consolidó en nuestra Constitución política como un derecho fundamental la movilidad, esto con el objetivo de garantizar que ciudadanos pudieran moverse de una forma segura en las calles y espacios públicos, en condiciones de equidad, igualdad y accesibilidad, las cuales son mínimas para el desarrollo de una persona.

Con el establecimiento del derecho a la movilidad se instituyó un plazo para implementar una ley nacional en materia de movilidad y seguridad vial, la cual se consolidó en 2022 cuando se publicó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Esta normatividad contempla sentar las bases para establecer las medidas necesarias para garantizar que todas las personas puedan disfrutar de una movilidad segura y ayude a disminuir las muertes y lesiones por hechos de tránsito.

Esta situación es de suma relevancia, ya que el Instituto de Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), contempló que en 2021 hubo más de 340 mil accidentes viales en todo el país con más de 84 mil heridos por estos percances viales.³

Asimismo, el Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), destaca que México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en Latinoamérica en muertes por hechos de tránsito, con 24 mil decesos al año en promedio.⁴



Estos números toman una mayor relevancia al observar que en nuestro país desde 2020 los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en personas de entre 5 a 29 años de edad.⁶

Ante este panorama, es fundamental implementar medidas y acciones para reducir y mitigar los accidentes viales en el país, ya que, de no ser así, los números de fallecidos y lesionados podrían seguir en aumento.

Una de las acciones que ya se había implementado en México desde hace algunos años para subsanar las repercusiones de los accidentes viales fue la implementación de la obligatoriedad del seguro vehicular.

Desde 2013 la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federa señala en su artículo 63 Bis que “Todos los vehículos que transiten en vías, caminos y puentes federales deberán contar con un seguro que garantice a terceros los daños que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas por la conducción del vehículo”,⁷ situación que es de suma importancia para mitigar y reparar el daño de los afectados, lo que da pie a garantizar el derecho a la movilidad de manera segura de los ciudadanos.

Esta medida es de gran relevancia para mitigar algunas de las consecuencias de los accidentes viales puesto que de acuerdo con información del Inegi, en el último conteo del parque vehicular en México, realizado en 2022, se tienen registrados poco más de 50 millones de vehículos.⁸

El propio Inegi señala que, de los más de 50 millones de vehículos poco más de 35 millones son automóviles particulares, mientras que 11 millones son camiones de uso de carga y poco menos de un millón son camiones de uso de pasajeros, con ello podemos decir que en México existe un auto por cada tres habitantes.

Automóviles Particulares	35,883,179
Camión de pasajeros	863,373
Camión de carga	11,399,470

Fuente: (Instituto Nacional de Estadística Geografía, 2022)

Estos datos son relevantes, ya que, a pesar de que existe una normativa para que estos más de 50 millones de autos que circulan en las carreteras del país cuenten con un seguro que garantice los daños a terceros que pudieren ocasionarse en sus bienes y personas, la realidad es que sólo tres de cada diez de estos vehículos cuentan con este seguro.

Es decir, más de 36 millones de vehículos no cuentan con un seguro vigente, lo que no sólo representa una violación a la normatividad en materia de movilidad, sino que también representa un riesgo para la seguridad de los conductores y peatones.⁹

Además, a esto se suma el hecho de que, el no contar con un seguro automotriz tiene consecuencias administrativas como una multa o en el peor de los escenarios es el tener que cargar con los gastos de un siniestro del propio bolsillo.

En el caso de las multas, estas rondan entre 20 a 40 Unidades de Medida y Actualización (UMA), es decir, de 2 mil 074 pesos hasta los 4 mil 149 pesos, mientras que en el caso de los siniestros viales las propias compañías de seguros, así como la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros señalan que el gasto promedio que hacen los conductores después de un choque automovilístico ronda entre los 25 mil y los 50 mil pesos mensuales para cubrir tan sólo los servicios y algunos gastos médicos por lesiones.

Sin embargo, en algunas ocasiones los gastos por reparación de daños y atención a lesionados de estos accidentes pueden alcanzar montos superiores a los 1.5 millones de pesos, tal como lo señala la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS).¹⁰

Estos costos que generaría un accidente vial o una multa no se comparan con la adquisición de un seguro automotriz, los cuales pueden rondar entre 2 mil hasta 10 mil pesos, dependiendo de la cobertura que tengan, sin embargo, hay familias que, si bien cuentan con un auto, el costo de adquisición de un seguro para éste les resulta un impacto para los ingresos familiares, por lo cual deciden no adquirirlo.

Ante estas situaciones, es claro que la necesidad de un seguro automotriz en México es sin duda alguna necesaria no sólo para cumplir las leyes y reglamentos, sino también para promover una cultura de prevención y seguridad ante este tipo de situaciones.

No obstante, al representar un gasto económico relevante para la economía personal y familiar, las personas prefieren destinar estos recursos para otras necesidades prioritarias, sin contemplar que este seguro podría ayudarles en un futuro.

Por esta razón, un estímulo positivo que el Estado debe de impulsar para que las personas adquieran un seguro de auto es que este tipo de pólizas de seguros puedan ser deducibles de impuestos.

Un automóvil no sólo es un medio de transporte que usan a diario las personas, sino que, en algunos casos dichos vehículos son una herramienta que permite hacer diferentes actividades de su día a día.

Por ello, incentivar la deducción de una póliza de seguros de este carácter puede ayudar a que tengamos un aumento en el número de autos con un seguro que los cubra ante un percance vial.

También, se estaría aportando una herramienta para consolidar el derecho de las y los ciudadanos a una seguridad vial, que pueda garantizar que ante un percance o siniestro las personas puedan contar con una atención médica adecuada y digna, sin tener que preocuparse por los costos de ésta.

Además, con una atención médica adecuada y a tiempo se podrían reducir de manera considerable los fallecimientos que se generan por estos accidentes viales, lo cual es prioritario en la Agenda *Mejorando la seguridad vial mundial*, de la Asamblea General de las Naciones Unidas y de la propia Ley de Movilidad y Seguridad Vial en el país, a fin de garantizar el derecho a una movilidad segura.

Por esta razón, pongo a consideración el presente proyecto de iniciativa con el objetivo de establecer que las pólizas por seguros de automóvil puedan ser deducibles de impuesto.

Ya que con ello se incentivaría a que los propietarios de los más de 37 millones de automóviles que no cuentan con un seguro de auto pueden adquirir una póliza de seguro que los ampare ante un siniestro, sin contemplar a dicha póliza como un gasto fuerte para su bolsillo.

Asimismo, con este estímulo se consolidarán mecanismos para garantizar el derecho de las y los mexicanos a una movilidad en condiciones de seguridad en sus traslados diarios.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adiciona un párrafo segundo a la fracción VI del artículo 151 de la Ley del Impuesto sobre la Renta

Único. Se adiciona un párrafo segundo a la fracción VI del artículo 151 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:

Artículo 151. Las personas físicas residentes en el país que obtengan ingresos de los señalados en este Título, para calcular su impuesto anual, podrán hacer, además de las deducciones autorizadas en cada Capítulo de esta Ley que les correspondan, las siguientes deducciones personales:

I. al V. ...

VI. Las primas por seguros de gastos médicos, complementarios o independientes de los servicios de salud proporcionados por instituciones públicas de seguridad social, siempre que el beneficiario sea el propio contribuyente, su cónyuge o la persona con quien vive en concubinato, o sus ascendientes o descendientes, en línea recta.

Las primas por seguro de automóvil siempre que el propietario del vehículo sea el propio contribuyente y el automóvil no sean de uso o goce temporal.

VII. ...

VIII. ...

Transitorio

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

Bibliografía

- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (12 de diciembre de 2020). LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERA. Obtenido de

https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/27_011220.pdf

- Caminos y Puentes Federales . (21 de septiembre de 2022). Juventudes y accidentes viales. Obtenido de <https://www.gob.mx/capufe/articulos/juventudes-y-accidentes-viales>

- Comisión Nacional de los Derechos Humanos. (2018). Decenio de la Seguridad Vial 2011 – 2020. Obtenido de <https://www.cndh.org.mx/noticia/decenio-de-la-seguridad-vial-2011-2020#:~:text=El%20%20de%20marzo%20de,accidentes%20de%20tr%C3%A1nsito%20en%20todo>

- Instituto Nacional de Estadística Geografía. (2022). Parque vehicular. Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2022). Accidentes de tránsito terrestre. Obtenido de <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>

- Instituto Nacional de Salud Pública. (2017). México, séptimo lugar mundial en siniestros viales. Obtenido de <https://www.insp.mx/avisos/4761-seguridad-vial-accidentes-transito.html>

Karla Ponce (agosto de 2022). ¿Tienes seguro Accidentes en auto te pueden costar hasta 1.5 mdp. Obtenido de <https://www.dineroenimagen.com/autos/tienes-seguro-accidentes-en-auto-te-pueden-costar-hasta-15-mdp/145850>

- Organización Mundial de la Salud. (2021). Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Obtenido de <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

- Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (2020). Análisis Estadístico de Seguros de Auto 2020. Obtenido de

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/673712/Informe_Estadistico_de_Autos_2021_13oct2021-comprimido.pdf

Notas

1 Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2018

2 Organización Mundial de la Salud, 2021

3 Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2022

4 Instituto Nacional de Salud Pública, 2017

5 Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2022

6 Caminos y Puentes Federales, 2022

7 Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2020

8 Instituto Nacional de Estadística Geografía, 2022

9 Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2020

10 Karla Ponce, 2022

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 20 de abril de 2022.

Diputado José Antonio Zapata Meraz (rúbrica)