

INICIATIVA QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LAS LEYES DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA; DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO; FEDERAL DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS; Y DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, A EFECTO DE INCENTIVAR FISCALMENTE LA FABRICACIÓN, IMPORTACIÓN Y COMPRA-VENTA DE AUTOS ELÉCTRICOS, SUSCRITA POR LA DIPUTADA ROCÍO ESMERALDA REZA GALLEGOS Y LEGISLADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

Rocío Esmeralda Reza Gallegos, Diputada Federal y las y los Diputados, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, de la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en el artículo 71 Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en los artículos 3, numeral 1, fracción XX; 6, numeral 1, inciso I; 77, numeral 1; 7879, numerales 1, en su fracción II, y 2; así como el artículo y 102 numeral 2 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presento ante este pleno de la H. Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, la siguiente **iniciativa con proyecto de Decreto que reforma la Ley del Impuesto Sobre la Renta, la Ley del Impuesto al Valor Agregado y la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; a efecto de incentivar fiscalmente la fabricación, importación y compra / venta de autos eléctricos.** Lo anterior al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

I. En nuestro país, con el anuncio de apertura de la nueva fábrica de componentes para autos eléctricos en el territorio se vislumbra la oportunidad, no solo de impulsar a este segmento de vehículos y al sector automotriz en general, sino de fortalecer los niveles de proveeduría que están involucrados en él. Las grandes apuestas de la industria automotriz se centran cada vez más en un objetivo común: la electrificación de los vehículos. Año con año, la demanda de este tipo de unidades crece y por eso han surgido grandes proyectos enfocados a esa categoría.

En este contexto, empresas de otros sectores aliados han visto valiosas oportunidades de expansión y crecimiento. Un ejemplo de ello es LG Magna ePowertrain (un proyecto conjunto de LG Electronics y Magna Internacional), que, a finales de abril de este año, anunció la construcción de una nueva planta en Ramos Arizpe, Coahuila, con miras a convertirse en un socio estratégico de la industria automotriz. Dicha empresa busca proveer de inversores, motores y cargadores integrados a la próxima generación de vehículos eléctricos en la región de Norteamérica, a partir de 2023, año en el que estará lista su fábrica en nuestro país.

La construcción y apertura de esta fábrica para el sector automotriz del país significa incentivar la producción y el consumo de vehículos eléctricos, en el largo plazo. Por ello se trata de una noticia extraordinaria, ya que la comunidad automotriz de México necesita este tipo de inversiones en alianza, que muy probablemente las seguiremos viendo, ya que México es tierra fértil para esta industria, por la calidad de producción de los componentes; por la mano de obra, que sigue siendo muy competitiva; y porque contamos con empresas internacionales con una robusta plataforma de manufactura para la fabricación de componentes de mayor valor agregado. Por lo que es una gran noticia que empresas de este tamaño empiecen, de nueva cuenta, a ver a México como un lugar para la producción de componentes de autos eléctricos.

Por lo tanto, en la medida en la que surjan más alianzas empresariales como la que se anunció para Coahuila, vamos a ver más beneficios para el país. Si bien la escasez de suministros y el alza de precios de las materias primas son temas globales que han impactado la cadena de valor de diversas industrias, de lo que se trata con la apertura de la planta en Ramos Arizpe, Coahuila, es, sobre todo, de inversiones a mediano y a largo plazos, porque, con el paso del tiempo, no solo podrá superarse la crisis actual, sino que, además, se van a requerir cada vez más componentes para el modelo de electrificación vehicular. Tan solo para lograr la descarbonización y la electrificación de los vehículos dentro de los siguientes 5 o 10 años, los mercados necesitan contar con dichos componentes, a costos óptimos. Esa es la justificación más importante.

Es una inversión enfocada a la exportación de este tipo de componentes, para que los países que están impulsando la electrificación de vehículos los aprovechen, pero, sobre todo, que tomen ventaja de que México sigue y seguirá contando con los beneficios del Tratado entre México, los Estados Unidos y Canadá (T-MEC). Lo anterior adquiere gran relevancia para las empresas de nuestro país, si consideramos que los vehículos que se producen en México, en los Estados Unidos y en Canadá están obligados a cumplir con un porcentaje de contenido regional en el ensamblado de automóviles, de acuerdo con lo que establece el mismo T-MEC.

El reto fundamental de este tipo de inversiones es que las empresas empiecen a invertir para poder desarrollar también proveedores. Esta es la única manera para que los últimos niveles de proveeduría, que normalmente son locales (mexicanos) o de inversión mínima internacional, logren adentrarse en componentes de mayor valor, como son los de los autos eléctricos. De otra manera, hay un riesgo muy alto de que estas empresas que participan en la cadena productiva se queden atrás. Hay que seguir atrayendo este tipo de inversiones, más allá de lo que esta inversión representa en sí misma, por la generación de empleos, el posicionamiento de nuestro país y el impulso al sector de los autos 'verdes', se trata de una oportunidad para que las empresas tomen decisiones de inversión importantes y busquen alianzas.

Históricamente, hemos sido una industria fuerte en el rubro de componentes para vehículos de combustión interna. Lo que ha permitido avanzar para tener las habilidades y plataformas de manufactura ha sido que el gobierno, la iniciativa privada, las asociaciones y toda la comunidad han participado de una manera integrada. Es por ello que el gobierno, a través de políticas públicas, debe incentivar las inversiones en autos más responsables con el medio ambiente, porque México es totalmente un país de manufactura tradicional automotriz. Esto quiere decir que casi 100 por ciento de los vehículos que se hacen en México sigue siendo de motores de combustión interna; sin embargo, en 10 años, del total de vehículos que se consumirán en el mundo, al menos 50 por ciento de ellos será híbrido y eléctrico.

II. De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), en 2021 se vendieron un millón 14 mil 680 vehículos,¹ y, de esos, según cifras de este organismo y de *Statista*, solo 4 mil 632 fueron vehículos de batería (*BEV*) o híbridos enchufables (*PHEV*).² Sin embargo, las proyecciones son que, para 2026, las ventas de vehículos eléctricos alcanzarán las 18 mil 900 unidades comercializadas. Para llegar a ese escenario, se requiere de toda una transformación de la industria, tanto en plataformas tecnológicas, componentes y *supply chain* (cadena de suministro), como en colaboración, entrenamiento y capacitación para desarrollar nuevas habilidades, sin olvidar que se debe trabajar todavía mucho en *research development* (investigación y desarrollo) local.

Respecto del Producto Interno Bruto (PIB) nacional que genera la industria automotriz al país, al primer semestre de 2022, contribuyó con el 3,6 por ciento del y el 18,0 por ciento del manufacturero. El PIB mexicano repuntó un 4,8 por ciento en el 2021, desde el colapso del 8,2 por ciento en el 2020, su peor desempeño desde la década de 1930, por los efectos derivados de la COVID-19.³

En materia de Reducción de emisiones, México destaca por ser un país que ha hecho explícitas sus metas en términos ambientales dentro de la Estrategia Nacional de Cambio Climático (DOF, 2012), con la aprobación de la Ley General de Cambio Climático (LGCC), donde se establece que para el año 2020 se habrán reducido el 30 por ciento de emisiones, así como para el año 2050 con un 50 por ciento de reducción de emisiones con respecto a las emitidas durante el año 2000, además del incremento en el uso de energías limpias para generar el 35 por ciento de la energía eléctrica para el año 2024. Asimismo, dentro de la LGCC (DOF, 2012) se expresa que el logro de las metas precisa del establecimiento de un régimen de carácter internacional que provea de mecanismos de apoyo tanto financiero como tecnológico que emanen de países desarrollados hacia aquellos en vías de desarrollo, como es el caso de México quien a su vez se ha encargado de instrumentar diversas políticas para contribuir al logro de sus metas.

La finalidad de estos instrumentos recae en la internalización de los costos externos, esto para mitigar los efectos negativos. De ahí que, con el paso de los años, la política fiscal con tintes verdes se ha ido expandiendo alrededor del mundo, dada la necesidad de un uso eficiente y adecuado de los recursos, donde los incentivos fiscales juegan un papel relevante al conjugar esfuerzos con las regulaciones ambientales.⁴

Por otra parte, las armadoras a nivel global tienen compromisos firmes en electrificación, por lo que México se debe sumar al esfuerzo debido a los acuerdos y protocolos que tienen por objetivo mitigar la contaminación y el calentamiento global. Algunas empresas de la industria automotriz han anunciado dejar de fabricar motores de combustión puramente de combustible fósil entre los años 2025 a 2050. Por ello, han adoptado la electrificación en sus motores como la alternativa de disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero. Además, países desarrollados también han establecido criterios de prohibición aplicables a la circulación de vehículos de combustión interna. Algunas de las empresas de la industria automotriz que han establecido objetivos en la adopción de la tecnología eléctrica y su año de aplicación, son: Volvo empezó a dejar de fabricar vehículos a gas, gasolina y diésel, solo ofrece vehículos híbridos y eléctricos a partir de 2019. BMW, al 2020 contaba con 13 modelos eléctricos. En el 2023, BAIC dejará de fabricar vehículos a gas, gasolina y diésel; General Motors dejará de fabricar vehículos a gas, gasolina y diésel; Daimler dejará de diseñar motores de combustión interna; Volkswagen dejará de diseñar motores de combustión interna. Toyota pretende contar con versiones electrificadas en el 2025. KIA intenta contar con vehículos híbridos y eléctricos para el 2025.⁵

Algunos países que han establecido el objetivo de la introducción de vehículos híbridos y eléctricos en su mercado, e incluso la prohibición de venta de vehículos de combustión interna, son: China, que, en el 2020, el 12 por ciento de las ventas de automóviles fueron vehículos eléctricos (equivale al 50 por ciento de las ventas de automóviles a nivel mundial). En los Países Bajos, para el 2025, se contempla prohibir totalmente la venta de vehículos con motor de combustión interna. En Noruega se planea que para el 2025, el 100 por ciento de las ventas de automóviles correspondan a vehículos híbridos y Eléctricos. Para 2030, Alemania pretende prohibir totalmente la venta de vehículos con motor de combustión interna, así como la India e Israel. Para 2040, Taiwán, Francia y Reino Unido.⁶

Por ello México necesita crear incentivos para impulsar el uso de vehículos híbridos y eléctricos en México, para que cada vehículo deje de emitir por el no consumo de gasolina un total de 2.3 toneladas de CO₂ al año, considerando que tienen un recorrido diario de 50 km. De tal forma, el ahorro entre el consumo de un vehículo eléctrico y el consumo en los de motor de combustión convencional es de más del 70 por ciento.

El marco jurídico en el que se basa la transición hacia la electromovilidad en nuestro país parte de lo estipulado por el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que establece que *“toda persona tiene derecho a la protección de la salud”* y a contar con *“un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar”*. En este contexto cabe señalar que la movilidad eléctrica se identifica como un componente de mejora de la calidad de vida de las mexicanas y los mexicanos y de las condiciones medioambientales de las ciudades del país.⁷

Por su parte, la Ley de Transición Energética en su artículo 2º mandata establecer mecanismos de promoción de energía limpias y reducción de emisiones contaminantes. Además, la Ley General de Cambio Climático impone reducción de emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero.

Por su parte, la Ley General del Equilibrio Ecológico y de Protección al Ambiente establece en su artículo 21 que la federación y las entidades federativas son las encargadas de diseñar, desarrollar y aplicar los instrumentos económicos para incentivar la consecución de objetivos en materia ambiental. Dichos instrumentos, considerados mecanismos normativos y administrativos, son clasificados como sigue (artículo 22): fiscales (estímulos); financieros (créditos, fianzas, seguros de responsabilidad civil, fondos y fideicomisos); y de mercado (concesiones, autorizaciones, licencias y permisos).

A partir de 2013, la Ley de Responsabilidad Ambiental (LRA) es la encargada de regular la responsabilidad ambiental de los daños provocados al medio ambiente, a la par de la reparación y la compensación de los mismos, sin importar si se trata de responsabilidad administrativa, penal o civil.

III. De tal forma, se torna evidente la necesidad de otorgar incentivos para el uso de vehículos eléctricos e híbridos en el país y el uso de energías limpias, así como optimizar el costo de este tipo de vehículos. La mayor parte de estas unidades que se venden en México son importadas. Actualmente son pocas las marcas que están empezando a fabricar estos vehículos para el consumo nacional. Pero dentro de poco tiempo las diversas empresas automotrices en México comenzarán a producir este tipo de vehículos.

Aunque los automóviles de combustión interna, al menos en la región que va de México hacia los países del sur, no van a desaparecer, si va a haber un menor uso, y en la misma proporción, se reducirá el uso de todos sus componentes. Así que mientras llega el momento de dejar de producir vehículos de combustión interna, por parte de las grandes marcas automotrices, nuestro país debe comenzar a acelerar el uso de vehículos híbridos o eléctricos, así como impulsar al sector manufacturero que se enfoca en componentes para esta clase de unidades. La revolución tecnológica hacia la electrificación y vehículos verdes ya es una realidad, y el ejemplo claro de esta situación es la planta que está en construcción.⁸

La industria automotriz de México requiere de estímulos fiscales para acelerar la transición a la movilidad eléctrica entre otras medidas, de acuerdo con los principales representantes del vital sector económico. El futuro de la industria es “cero emisiones” y para llegar allá, se necesita convivir con distintas tecnologías, a través de varios años, así que se necesita trabajar desde hoy en esta infraestructura energética.

En este sentido, para producir Autos ‘verdes’, México debe acelerar la producción de sus componentes, por un lado, y por el otro, el gobierno debe incentivar la transición hacia la electromovilidad. Es por ello que algunas de las principales asociaciones de la industria automotriz en el país han estado pidiendo incentivos para impulsar esta transición, es decir, crear las condiciones, la infraestructura de incentivos fiscales y no fiscales para que esto se dé en tiempo y en forma. De no adaptarse, el país corre un doble riesgo, tanto por la disponibilidad de autos eléctricos para el mercado interno, como para que México mantenga un papel protagónico en la producción de vehículos a medida que más automotrices se comprometen a electrificar su flota y usar energías limpias para la fabricación de unidades hacia 2050.⁹

De tal forma, se presenta la oportunidad para nuestro sector automotriz de hacer cambios fiscales que generen deducibilidad al 100 por ciento de vehículos híbridos y eléctricos, lo que, a la postre, ayudaría a recuperar la economía de México. Ese es el llamado que nos han hecho como legisladoras y legisladores, a actualizar la política fiscal y modificar la legislación en lo referente a la compra de eléctricos. Además de la deducción inmediata en un solo ejercicio y al 100 por ciento para los vehículos eléctricos, se necesita una tasa cero del Impuesto al Valor Agregado (IVA) tal cual como ha venido ocurriendo en el resto de las regiones que en el mundo están impulsando esta transición. La actualización en el precio de los autos hace necesario adecuar la deducción permitida que se mantiene sin cambios desde 2008 y que permite deducir hasta 175,000 pesos distribuidos en cuatro ejercicios fiscales. Únicamente por actualización de valor, esto tendría que ser hoy en día, cuando menos 350,000 pesos”, indicó. De tal forma lo pertinente es modificar la fracción sexta del artículo 34 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta (ISR), para que los vehículos híbridos y eléctricos sean deducibles hasta en 100 por ciento en un año. Además, se propone cambiar la deducibilidad de 175,000 a 350,000 pesos, modificando artículo 36 fracción segunda del ISR, *salvo aquellos cuyos sistemas de propulsión, principal o alterna, sean baterías eléctricas recargables, o aquellos donde se combinen sistemas de propulsión eléctrica con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, o aquellos propulsados por gas, que serán deducibles por el monto total del precio del automóvil*. Lo cual está vinculado a las inversiones en automóviles, lo que promoverá la equidad y que los beneficios de deducibilidad sean accesibles tanto para personas físicas como personas morales.¹⁰

En tal sentido, nuestra propuesta está encaminada a conseguir los siguientes objetivos fundamentales:

1. La deducción por el total del costo del vehículo;
2. La deducción inmediata;
3. La exención en el pago de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, y
4. Incluir en la Ley del Impuesto sobre Automóviles Nuevos la exención de dicho impuesto tratándose de vehículos eléctricos, híbridos y de gas natural.
5. Exentar del cobro de peaje a los vehículos eléctricos, híbridos y de gas natural, en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Estas modificaciones se detallan en el siguiente cuadro comparativo:

LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA Vigente	LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA Anteproyecto
	<p>ARTÍCULO PRIMERO. Se modifica el tercer párrafo de la fracción XIII del artículo 28, la fracción VI del artículo 34, la fracción VI del artículo 35, así como el párrafo primero de la fracción II del artículo 36, todos, de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:</p>
<p>Artículo 28. Para los efectos de este Título, no serán deducibles:</p> <p>XIII. Los pagos por el uso o goce temporal de aviones y embarcaciones, que no tengan concesión o permiso del Gobierno Federal para ser explotados comercialmente.</p> <p>Tratándose de pagos por el uso o goce temporal de casas habitación, sólo serán deducibles en los casos en que reúnan los requisitos que señale el Reglamento de esta Ley. Las casas de recreo, en ningún caso serán deducibles.</p> <p>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 \$285.00, 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. Párrafo reformado DOF 30-11-2016</p>	<p>Artículo 28. Para los efectos de este Título, no serán deducibles:</p> <p>XIII. ...</p> <p>[...]</p> <p>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 <i>por el monto total del precio del automóvil cuyo sistema de propulsión, principal o alterna, sea de baterías eléctricas recargables, o aquellos donde se combinen sistemas de propulsión eléctrica con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, o aquellos propulsados por gas</i>, 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.</p>
<p>Artículo 34. Los por cientos máximos autorizados, tratándose de activos fijos por tipo de bien son los siguientes:</p>	<p>Artículo 34. Los por cientos máximos autorizados, tratándose de activos fijos por tipo de bien son los siguientes</p>

<p>VI. 25% para automóviles, autobuses, camiones de carga, tractocamiones, montacargas y remolques.</p>	<p>VI. 100% para automóviles, autobuses, camiones de carga y tractocamiones eléctricos; y 25% para los no eléctricos, así como para montacargas y remolques.</p>
<p>Artículo 35. Para la maquinaria y equipo distintos de los señalados en el artículo anterior, se aplicarán, de acuerdo a la actividad en que sean utilizados, los por cientos siguientes:</p> <p>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. Fracción reformada DOF 30-11-2016</p> <p>XIII. 50% en la manufactura, ensamble y transformación de componentes magnéticos para discos duros y tarjetas electrónicas para la industria de la computación.</p>	<p>Artículo 35. Para la maquinaria y equipo distintos de los señalados en el artículo anterior, se aplicarán, de acuerdo a la actividad en que sean utilizados, los por cientos siguientes:</p> <p>VI. 50% en el transporte eléctrico; y 10% 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.</p>
<p>Artículo 36. La deducción de las inversiones se sujetará a las reglas siguientes:</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. Párrafo reformado DOF 18-11-2015, 30-11-2016</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>Artículo 36. La deducción de las inversiones se sujetará a las reglas siguientes:</p> <p>II. Las inversiones en automóviles sólo serán deducibles hasta por un monto de \$350,000.00, salvo aquellos cuyos sistemas de propulsión, principal o alterna, sean baterías eléctricas recargables, o aquellos donde se combinen sistemas de propulsión eléctrica con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, o aquellos propulsados por gas, que serán deducibles por el monto total del precio del automóvil.</p> <p>....</p>
<p>LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO Vigente</p>	<p>LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO Anteproyecto</p>
<p>Artículo 9o.- No se pagará el impuesto en la enajenación de los siguientes bienes:</p> <p>X. La de bienes que realicen las personas morales autorizadas para recibir donativos deducibles para los efectos del impuesto sobre la renta. Fracción adicionada DOF 09-12-2019 Reforma DOF 11-12-2013: Derogó del artículo el entonces último párrafo (antes adicionado por DOF 30-12-2002) Artículo reformado DOF 30-12-1980</p>	<p>Artículo 9o.- No se pagará el impuesto en la enajenación de los siguientes bienes:</p> <p>XI. Automóviles cuyos sistemas de propulsión, principal o alterna, sean baterías eléctricas recargables, o aquellos donde se combinen sistemas de propulsión eléctrica con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, o aquellos propulsados por gas.</p>

<p>Artículo 25.- No se pagará el impuesto al valor agregado en las importaciones siguientes:</p> <p>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. Fracción adicionada DOF 29-12-1997</p>	<p>Artículo 25.- No se pagará el impuesto al valor agregado en las importaciones siguientes:</p> <p>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. <i>Así como los vehículos cuyos sistemas de propulsión, principal o alterna, sean baterías eléctricas recargables, o aquellos donde se combinen sistemas de propulsión eléctrica con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, o aquellos propulsados por gas,</i></p>
<p>LEY FEDERAL DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS</p>	<p>LEY FEDERAL DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS ANTEPROYECTO</p>
<p>Artículo 8o.- No se pagará el impuesto establecido en esta Ley, en los siguientes casos:</p> <p>II. En la enajenación al consumidor por el fabricante, ensamblador, distribuidor autorizado o comerciante en el ramo de vehículos, cuyo precio de enajenación, incluyendo materiales o equipo opcional, especial, común o de lujo, sin disminuir el monto de descuentos, rebajas o bonificaciones no exceda de la cantidad de \$292,552.57. En el precio mencionado no se considerará el impuesto al valor agregado. Párrafo reformado DOF 26-12-2005, 12-11-2021 Cantidad del párrafo actualizada por resolución miscelánea fiscal DOF 27-12-2006, 07-11-2007, 09-01-2008, 02-07-2008, 26-12-2008, 17-08-2009, 28-12-2009, 09-12-2010, 31-12-2010, 15-07-2011, 05-01-2012, 03-01-2013, 09-01-2014, 13-01-2015, 13-01-2016, 12-01-2017, 19-01-2018, 26-12-2018, 06-05-2019, 14-01-2020, 19-01-2021, 28-12-2021</p> <p>Tratándose de automóviles cuyo precio de enajenación se encuentre comprendido entre \$292,552.58 y hasta \$370,566.61, la exención será del cincuenta por ciento del pago del impuesto que establece esta Ley. Lo dispuesto en este párrafo y en el anterior, también se aplicará a la importación de automóviles. Párrafo reformado DOF 26-12-2005, 12-11-2021 Cantidad del párrafo actualizada por resolución miscelánea fiscal DOF 27-12-2006, 07-11-2007, 09-01-2008, 02-07-2008, 26-12-2008, 17-08-2009, 28-12-2009, 09-12-2010, 31-12-2010, 15-07-2011, 05-01-2012, 03-01-2013, 09-01-2014, 13-01-2015, 13-01-2016, 12-01-2017, 19-01-2018, 26-12-2018, 06-05-2019, 14-01-2020, 19-01-2021, 28-12-2021</p> <p>El precio a que se refiere el párrafo anterior, se actualizará en el mes de enero de cada año, aplicando el factor correspondiente al periodo comprendido desde el mes de diciembre del penúltimo año hasta el mes de diciembre inmediato anterior a aquel por el cual se efectúa la actualización, mismo que se obtendrá de conformidad con el artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicará el</p>	<p>Artículo 8o.- No se pagará el impuesto establecido en esta Ley, en los siguientes casos:</p> <p>II....</p>

<p>factor de actualización en el Diario Oficial de la Federación dentro de los tres primeros días de enero de cada año.</p> <p>....</p> <p>IV. En la enajenación o importación definitiva de automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como de automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno. Fracción adicionada DOF 30-11-2016.</p>	<p>IV. En la enajenación o importación definitiva de <i>aquellos automóviles cuyos sistemas de propulsión principal o alterna, sean baterías eléctricas recargables, o aquellos donde se combinen sistemas de propulsión eléctrica con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, o aquellos propulsados por gas.</i></p>
<p>LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERA</p>	<p>LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERA</p>
	<p>ARTÍCULO CUARTO. Se modifica la fracción IV del artículo 8 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar de la siguiente manera:</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>Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:</p> <p>[...]</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>[...]</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>Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:</p> <p>[...]</p> <p>VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.</p> <p><i>Los vehículos cuyos sistemas de propulsión, principal o alterna, sean baterías eléctricas recargables, o aquellos donde se combinen sistemas de propulsión eléctrica con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, o aquellos propulsados por gas, no pagarán peaje.</i> Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y</p> <p>[...]</p>

IV. La transición hacia la electromovilidad en nuestro país requiere la implementación de una política pública integral que contemple el marco jurídico adecuado para impulsar y regular el uso de las nuevas tecnologías; y que apoye a los potenciales consumidores de vehículos híbridos y eléctricos con incentivos fiscales y no fiscales, como el crecimiento de la red de estaciones de recarga. La oferta de energías provenientes de fuentes renovables a precios competitivos es indispensable para atraer nuevos proyectos de inversión en electromovilidad.¹¹

México necesita promover la electrificación de la flota vehicular mediante una política pública que incluya la adecuación del marco jurídico normativo mediante la puesta en marcha de incentivos fiscales al uso y adquisición de vehículos electrificados, así como a la producción de vehículos electrificados en el país. De tal forma se proponen incentivos para favorecer el uso de tecnologías que disminuyan la contaminación del aire y los efectos en el cambio climático. Eliminación de aranceles para la importación de vehículos que utilizan motor eléctrico. Esto aplica para las empresas que estén suscritas al decreto para el apoyo de la competitividad, según lo propuesto por la Secretaría de Economía.¹²

El crecimiento del mercado interno de vehículos eléctricos, híbridos conectables e híbridos requiere del apoyo del gobierno federal para aplicar incentivos fiscales adicionales que favorezcan la adquisición de vehículos con tecnologías electrificadas.

El impacto de esta iniciativa permitirá hacer beneficios a mediano plazo y estimulará el mercado interno, a través de incentivos fiscales, lo que ayudará a la reactivación del mercado interno de vehículos.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta soberanía el siguiente proyecto de:

Decreto

Artículo Primero. Se modifica el tercer párrafo de la fracción XIII del artículo 28, la fracción VI del artículo 34, la fracción VI del artículo 35, así como el párrafo primero de la fracción II del artículo 36, todos, de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:

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

[...]

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 **por el monto total del precio del automóvil cuyo sistema de propulsión, principal o alterna, sea de baterías eléctricas recargables, o aquellos donde se combinen sistemas de propulsión eléctrica con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, o aquellos propulsados por gas,** 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.

[...]

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

[...]

VI 100 % para automóviles, autobuses, camiones de carga y tractocamiones **eléctricos y 25 % para los no eléctricos, así como para** montacargas y remolques.

[...]

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

[...]

VI. 50 % en el transporte eléctrico; **y 10 %** 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.

[...]

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

[...]

II. Las inversiones en automóviles sólo serán deducibles hasta por un monto de **\$350,000.00, salvo aquellos cuyos sistemas de propulsión, principal o alterna, sean baterías eléctricas recargables, o aquellos donde se combinen sistemas de propulsión eléctrica con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, o aquellos propulsados por gas, que serán deducibles por el monto total del precio del automóvil.**

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.

[...]

Artículo Segundo. Se adiciona una fracción XI al artículo 9, así como se modifica la fracción VIII del artículo 25 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado para quedar redactados de la siguiente manera:

Artículo 9o. No se pagará el impuesto en la enajenación de los siguientes bienes:

[...]

XI. Automóviles cuyos sistemas de propulsión, principal o alterna, sean baterías eléctricas recargables, o aquellos donde se combinen sistemas de propulsión eléctrica con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, o aquellos propulsados por gas.

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

[...]

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 cuyos sistemas de propulsión, principal o alterna, sean baterías eléctricas recargables, o aquellos donde se combinen sistemas de propulsión eléctrica con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, o aquellos propulsados por gas .**

[...]

Artículo Tercero. Se modifica la fracción IV del artículo 8 de la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos, para quedar como sigue:

Artículo 8° .- No se pagará el impuesto establecido en esta Ley, en los siguientes casos:

[...]

IV. En la enajenación o importación definitiva de aquellos automóviles cuyos sistemas de propulsión principal o alterna, sean baterías eléctricas recargables, o aquellos donde se combinen sistemas de propulsión eléctrica con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, o aquellos propulsados por gas .

Artículo Cuarto. Se modifica el segundo párrafo de la fracción IV del artículo 8 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, para quedar de la siguiente manera:

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.

Corresponden a la Secretaría, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la Administración Pública Federal las siguientes atribuciones:

[...]

VIII. Establecer las bases generales de regulación tarifaria.

Los vehículos cuyos sistemas de propulsión, principal o alterna, sean baterías eléctricas recargables, o aquellos donde se combinen sistemas de propulsión eléctrica con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, o aquellos propulsados por gas, no pagarán peaje. Las motocicletas deberán pagar el 50 por ciento del peaje que paguen los automóviles, y

[...]

Transitorios

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

Segundo. El Poder Ejecutivo Federal deberá realizar las adecuaciones a las disposiciones reglamentarias para armonizarlas a lo previsto en este decreto dentro de un plazo de ciento ochenta días, contado a partir de su entrada en vigor.

Tercero. Para el debido cumplimiento de lo dispuesto por este decreto y en los términos de Ley Federal Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, destinará en la partida correspondiente del Presupuesto de Egresos de la Federación del 2024, los recursos necesarios para originar la debida aplicación de lo dispuesto por este decreto. En los años subsecuentes dicha partida no podrá ser inferior, en términos reales, al del año fiscal anterior y se determinará en el Presupuesto de Egresos de la Federación que para cada año fiscal corresponda en los sucesivos ejercicios.

Cuarto. Secretaría de Hacienda y Crédito Público realizará las estimaciones de ingresos y ajustes de gastos que convengan en el Paquete Económico del ejercicio fiscal siguiente a la aprobación y publicación en el Diario Oficial de la Federación del presente decreto.

Quinto. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente decreto.

Notas

1 “Avance Mensual. Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos ligeros”, 5 de enero de 2022. Inegi. <https://www.inegi.org.mx/datosprimarios/iavl/>

2 “Venta de vehículos híbridos y eléctricos por entidad federativa”, 6 de enero de 2022. Inegi https://www.inegi.org.mx/datosprimarios/iavl/#Datos_abiertos

3 “Industria de autos en México requiere de incentivos fiscales para acelerar transición eléctrica”. Xinhua. 29. 09. 2022 [http://www.spanish.peopledaily.com.cn/n3/2022/0928/c31617-10152748.html#:~:text=M%C3%89XICO%2C%2027%20sep%20\(Xinhua\),representantes%20del%20vial%20sector%20econ%C3%B3mico](http://www.spanish.peopledaily.com.cn/n3/2022/0928/c31617-10152748.html#:~:text=M%C3%89XICO%2C%2027%20sep%20(Xinhua),representantes%20del%20vial%20sector%20econ%C3%B3mico)

- 4 “Análisis, diagnóstico y propuesta de creación de incentivos económicos para empresas sustentables en el Estado de Jalisco.” Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial. Diciembre 15, 2017. <https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/2017.%20An%C3%A1lisis%20Diagn%C3%B3stico%20Propuesta%20Creaci%C3%B3n%20Incentivos%20Econ%C3%B3micos%20Empresas%20Sustentables%20Estado%20Jalisco-DGPGA.pdf>
- 5 “Promoción de la electromovilidad sustentable”. CFE, 2018. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/395711/1_CFE_DesarInfRec_VE.pdf
- 6 “Promoción de la electromovilidad sustentable”. CFE, 2018. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/395711/1_CFE_DesarInfRec_VE.pdf
- 7 “Estado del Arte de la Movilidad Eléctrica en México”. Publicación Técnica No. 596. Secretaría de Comunicaciones y Transportes Instituto Mexicano del Transporte. Sanfandila, Qro., 2020. <https://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt596.pdf>
- 8 “Autos ‘verdes’ ¿Podrá ‘acelerar’ la producción de sus componentes en México”? Perspectivas Deloitte. 24 de mayo de 2022. <https://www2.deloitte.com/mx/es/pages/dnoticias/articles/produccion-de-autos-verdes-en-mexico.html>
- 9 “Industria Automotriz pide incentivos para impulsar la electromovilidad en México”. El Ceo. 27.09.22. <https://elceo.com/negocios/industria-automotriz-pide-incentivos-para-impulsar-electromovilidad-en-mexico/>
- 10 “El presidente de AMIA propone cambios fiscales para reactivar a México”. Cluster Industrial. 20.09.22. <https://www.clusterindustrial.com.mx/noticia/2584/el-presidente-de-amia-propone-cambios-fiscales-para-reactivar-a-mexico>
- 11 “Transición a la electromovilidad en México”. AMIA 2022. <https://amia.com.mx/wp-content/uploads/2022/03/electromovilidad28022022-V2.pdf>
- 12 ChargeNow (Charge Now, 2019). Secretaría de Hacienda y Crédito Público, (SHCP, 2017).

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 26 días de abril de 2023.

Diputada Rocío Esmeralda Reza Gallegos (rúbrica)