

QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 20. DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, Y 30., 50. Y 80. DE LA LEY FEDERAL DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS, A CARGO DE LA DIPUTADA ARACELI DAMIÁN GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La que suscribe, diputada Araceli Damián González, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Regeneración Nacional (Morena) en la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como por los artículos 6, párrafo 1, fracción I y 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 2 de la Ley del Impuesto del Valor Agregado y los artículos 3, 5 y 8 de la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El propósito de la presente iniciativa es el establecimiento de un estímulo fiscal a la compraventa de vehículos eléctricos e híbridos, estableciendo una tasa del 0% para los primeros y una del 5% para los últimos. Con esa finalidad se propone una reforma para armonizar la Ley del Impuesto del Valor Agregado (LIVA) y la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos (LISAN). La doble reforma fiscal propuesta tiene el objetivo de fomentar la producción nacional de automóviles eléctricos e híbridos, en el horizonte compartido de avanzar en la sustitución sostenible del parque automovilístico mexicano y mejorar las condiciones ambientales del país. En ese sentido, la implementación de estímulos fiscales para la producción y la comercialización de automóviles eléctricos e híbridos es una medida relevante bajo un esquema general de articulación de políticas integrales de lucha contra el cambio climático y sus devastadoras consecuencias para México.

En la actualidad existen claras e irrefutables evidencias científicas de la severa crisis climática y ambiental por la que atraviesa el planeta. Esta situación amenaza con comprometer la supervivencia y la reproducción de la especie humana. En 1998, al detectarse con solidez el efecto antropogénico sobre el clima y el medio ambiente, mediante el esfuerzo coordinado de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), se creó el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC, por sus siglas en inglés). Desde hace 18 años esta organización se ha encargado de analizar, evaluar, compilar y divulgar la información científica y técnica disponible sobre este fenómeno. El *Quinto Informe de Evaluación del IPCC del Grupo de trabajo I*¹—que se presentó en 2013 en Cancún— da cuenta de la información con precisión. Los datos expuestos en este documento muestran cómo la actividad humana desde el inicio de la era industrial ha ido elevando la temperatura global, agravándose esta situación desde la década de 1950.²

Los gases de efecto invernadero (GEI)³ y los contaminantes climáticos de vida corta (CCVC)⁴ son dos de los principales responsables de esta situación. El dióxido de carbono (CO₂) es una de las sustancias que acumula un mayor impacto en la contaminación ambiental. Un conjunto de actividades económicas diversas y relevantes- como las relacionadas con la industria, el transporte o la generación de electricidad- producen masivamente este gas nocivo para el medio ambiente.⁵ Ello confirma la necesidad de articular

políticas públicas destinadas a promover una sustitución de la matriz energética en nuestras sociedades que permita avanzar hacia modelos sostenibles de crecimiento económico, idea bajo la que se enmarca la presente iniciativa.

Las investigaciones sobre cambio climático señalan que, en el corto lapso histórico de dos siglos, la cantidad de CO₂ en la atmósfera se ha incrementado hasta en un 40%.⁶ Resulta notorio que niveles elevados de este gas perjudican el funcionamiento natural de los ecosistemas, dañan el medio ambiente, generan afectaciones a la salud pública y comprometen el bienestar de las futuras generaciones. Tan sólo para el año 2010, el sector del transporte —incluye automotores, ferrocarriles, navíos o aeronaves—consumió el 23% de los recursos energéticos producidos y emitió aproximadamente 6.7Gt de CO₂ a la atmósfera. Además, la OCDE ha estimado que se incrementará la demanda de transporte a nivel global, especialmente la de países en vías de desarrollo. De esta manera, de no implementarse las medidas adecuadas, la contaminación generada directamente por este sector continuará incrementándose sostenidamente en los próximos años.⁷

Cambio climático, contaminación y vehículos en México

Los efectos del cambio climático ya se perciben en nuestro país.⁸ Por ejemplo, a nivel nacional la temperatura promedio se ha elevado en 0.85°C con relación a las temperaturas registradas en la década de 1960. La región norte del país es la más afectada, con aumentos de temperatura de entre 0.25°C y 0.50°C por década desde hace 50 años. Los modelos proyectados para finales de siglo señalan que las temperaturas podrían elevarse hasta entre 2.5°C y 3.5°C en la República Mexicana y hasta en 4°C en las zonas fronterizas con Estados Unidos. De manera similar, descenderán 10% las precipitaciones en promedio a nivel nacional. No obstante, los estados fronterizos del norte enfrentarán 20% menos lluvia, mientras que en la península de Baja California podrá elevarse este porcentaje hasta 40%.

México fue responsable en 2013 del 1.4% del total global de emisiones de GEI.⁹ Las emisiones de contaminantes de fuentes asociadas al transporte alcanzaron en 2013 un total estimado de 174 mil toneladas de GEI, que equivalió al 26% del total de contaminantes a nivel nacional (665 mil toneladas de CO₂). Los vehículos de gasolina fueron responsables de 88 mil toneladas de CO₂, mientras que los automotores a diésel emitieron 64 mil toneladas de CO₂. Para 2013, el transporte emitió 47 mil toneladas de carbono negro, lo que representó 37.8% del total nacional (125,100 toneladas) de este contaminante.¹⁰

La cuestión del cambio climático está lejos de ser un problema que afectará de manera exclusiva a la población; la contaminación ambiental se está convirtiendo en una crisis generalizada de salud pública. La crítica situación, por ejemplo, en el valle de México, ha forzado al gobierno de la zona metropolitana a decretar sendas contingencias ambientales, destinadas a restringir el volumen de circulación de vehículos y a reducir el insostenible nivel de contaminación de la megalópolis.

Es evidente que fomentar la producción y la comercialización de vehículos eléctricos a través de estímulos fiscales tendría un claro efecto positivo a corto plazo en el mejoramiento de las condiciones ambientales del país, más allá del impacto a largo plazo en términos de sostenibilidad climática.

Un conjunto de investigaciones empíricas ha mostrado que diversas afectaciones a la salud están directamente relacionadas con la contaminación ambiental. En el mundo, se estima que hasta 24% de las enfermedades pueden atribuirse a factores ambientales. En México, la situación es muy grave y según estimaciones del Instituto Nacional de Salud Pública, más de 20 mil muertes al año están vinculadas a la contaminación del aire.¹¹ Por tanto, la mejora en las condiciones ambientales no sólo tendría un impacto en el bienestar y en la salud de los mexicanos sino que también generaría ahorro público en servicios médicos a diferentes instituciones de salud y seguridad social del Estado.

La Estrategia Nacional de Energía 2014-2028 reportó que en 2012 había en México 26.9 millones de vehículos que operaron con gasolina y 0.81 millones con diésel. Para dentro de una década (2027) se ha proyectado que el parque vehicular mexicano será de 48.9 millones, de los cuales 47.2 millones funcionarían con gasolina y 1.71 millones con diésel.¹² **Con base en esta proyección, en poco más de 10 años se incrementará el parque vehicular en 76.5%**, situación que elevará significativamente la cantidad de contaminantes que se emiten a la atmósfera. Resulta urgente articular medidas para hacer eficiente el consumo de combustibles y para ofrecer alternativas sustentables.

Tan sólo en la capital del país y su zona conurbada hubo 19.8 millones de viajes diarios mediante vehículos cuya operación depende de la gasolina o el diésel, como reportó el *Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018*. Para el año 2010 había poco más de 5.3 millones de vehículos particulares, que diariamente hicieron 4.4 millones de viajes dentro de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Se hace imperativo promover políticas para mitigar los efectos contaminantes del transporte y la sustitución de los vehículos de combustibles convencionales por automotores que usen fuentes de energía ecológica y sustentable.

Además, de los centrales argumentos ambientales, existen una serie de problemas económicos y energéticos de primer nivel que impulsan la necesidad de estimular la difusión de automóviles eléctricos. Como es conocido, a lo largo de la última década, tanto la producción nacional de petróleo como la de gasolinas ha decrecido, generando una merma en los ingresos derivados de la exportación de petróleo e incrementándose las importaciones de gasolinas, las cuales superan ya el 50% de las necesidades de consumo del país.¹³ Como consecuencia de las políticas aplicadas y de la más reciente estrategia de liberalización del mercado energético que se desarrolla en México, en los últimos 16 años el precio de la gasolina se ha más que triplicado, transitando desde los 5,27 pesos en el año 2000 hasta los 15,99 pesos que alcanzó el precio de la gasolina, luego del incremento que entró en vigor el pasado primero de Enero del 2017.¹⁴

En ese sentido, la transición energética se impone no sólo como una necesidad ambiental, sino también como un imperativo económico. El incremento en la dependencia energética de México, que tiene una de sus expresiones en el aumento en la importación de gasolinas, supone un estímulo para avanzar en formas sostenibles y autónomas de movilidad, como son destacadamente los vehículos eléctricos e híbridos. En ese aspecto, el aumento de los costos energéticos de movilidad y producción que implica el incremento en el precio de las gasolinas, puede ser solventado a través de una estrategia de fomento de la producción de automóviles eléctricos que no precisan gasolina para su funcionamiento.

Estrategia contra el cambio climático en México y automóviles eléctricos

En 2013, la Ley General de Cambio Climático comenzó a codificar en México las directrices de política pública para atender la crisis ambiental.¹⁵ Algunos de los principios rectores de la política nacional de cambio climático son, entre otros, la sustentabilidad en el aprovechamiento de recursos naturales, la corresponsabilidad entre el Estado y la sociedad, la prevención de daños al medio ambiente, la coordinación y cooperación entre los sectores social, público y privado, responsabilidad ambiental o la participación ciudadana.

El gobierno mexicano ha establecido un conjunto de líneas de mitigación del cambio climático. Se propone, en teoría, acelerar la transición hacia fuentes de energías limpias a través de instrumentos económicos y del uso de tecnologías más eficientes. Para lograr esto se contempla la posibilidad de ejecutar políticas públicas con enfoque climático. En específico, se plantea el diseño de instrumentos económicos, fiscales, financieros y de mercado con alcance nacional, que permitan establecer acciones que deriven en la adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático. En ese marco de prioridades e instrumentos puede enmarcarse la presente iniciativa de reforma fiscal.¹⁶

El “Plan de Acción de la Alianza del Clima, Energía limpia y Medio Ambiente de América del Norte establece que México, Canadá y Estados Unidos establecerán medidas que, mediante la coordinación con la industria automotriz, sirvan para “fomentar la adopción de vehículos limpios, mediante la identificación de iniciativas que apoyen la elección del consumidor.”¹⁷

El 16 de noviembre de 2016 el gobierno mexicano presentó ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático la Estrategia de México hacia medio siglo sobre cambio climático . Este documento potencialmente debería servir como guía para diseñar e implementar políticas de adaptación y mitigación en mediano y largo plazo que permitan cumplir los compromisos que México asumió ante la comunidad internacional en la conferencia de Varsovia, antecedente inmediato al Acuerdo de París.¹⁸

En esta reunión se fijó como objetivo principal lograr que el aumento de la temperatura media mundial no supere en 2°C la temperatura promedio estimada del planeta hacia 1750; conseguir que el cambio se limite a 1.5°C y evitar los más fuertes riesgos y efectos del cambio climático.¹⁹ Además, busca que los países se comprometan a alcanzar lo más rápido posible el punto máximo de emisiones de GEI mediante la formulación de planes que fijen contribuciones ambiciosas para conseguir la mayor mitigación y adaptación al cambio climático.²⁰ Una de las medidas transversales entre la mitigación y la adaptación consiste en el desarrollo de políticas fiscales específicas que permitan reducir las emisiones de GEI, aceleren el tránsito hacia el uso de energías limpias y favorezcan la creación de ciudades sostenibles con esquemas de movilidad amigables al medio ambiente.

A pesar de la aprobación de legislación interna y de la adopción de acuerdos internacionales, resulta evidente que la estrategia del gobierno no se ha concretado en resultados claros. Las condiciones ambientales en el país apenas han mejorado y la contaminación derivada del uso de vehículos a motor continúa incrementándose. El gobierno no ha implementado políticas económicas o fiscales con impacto en la contaminación y en la salud ambiental de nuestro

país. Por esa razón, esta iniciativa propone una reforma legislativa destinada a conformar un marco legislativo y fiscal dotado con un mayor compromiso ambiental, el cual tenga capacidad de impacta en las emisiones contaminantes generadas por el transporte privado en México.

Las políticas y estímulos fiscales constituyen instrumentos con una fuerte capacidad para condicionar comportamientos y fomentar actividades económicas.²¹ Las características de las medidas fiscales serán: presupuestalmente factibles, que implica señalar con precisión cuál será la fuente de financiamiento que dará viabilidad económica a las medidas; sinérgicas, que favorezcan la adaptación y mitigación ante el cambio climático; de beneficios múltiples, que implica lograr cambios positivos en sectores económicos y sociales diferentes a los directamente vinculados con la política en cuestión; evaluables, para permitir la creación de indicadores y mecanismos de seguimiento y evaluación; factibilidad, que implica la posibilidad de implementarse desde una perspectiva política, financiera, legal, técnica e institucional.

Parece claro que la presente iniciativa cumple con todos los requisitos necesarios.²² Primero, no se requiere inversión para implementar este estímulo fiscal, ya que implica usar la capacidad instalada para recaudar impuestos y dar un régimen especial para cierto tipo de productos cuyas características de novedad y de alcance limitado —la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz reportó que de enero a agosto de 2016 se habían vendido 176 automóviles eléctricos y 4,441 vehículos híbridos, que son apenas el 0.47% de los 978 mil 663 automotores vendidos en México en ese período.²³ Esta medida tendría un impacto mínimo en las finanzas públicas en comparación directa con el aumento en ventas de automotores convencionales —de enero a octubre de 2016 las ventas de automóviles han crecido en 18% en comparación con el mismo período del año pasado.²⁴

La reforma propuesta contribuirá tanto a la adaptación al cambio climático mediante la mediante la promoción del consumo de energías limpias y el uso mesurado de los recursos no renovables y la reducción de la emisión de GEI. El régimen fiscal especial propuesto también implicará la creación y ampliación de un sector altamente calificado para prestar mantenimiento a este tipo de vehículos, además de promover la creación de empleos al invertirse recursos para instalar y ampliar una red de puntos de recarga tanto en vías públicas cuanto en estaciones de servicio y estacionamientos.

El alcance de esta iniciativa se puede seguir y evaluar, porque ya se cuentan con los métodos e instituciones para calcular el total de emisiones de GEI cuya fuente es el transporte vehicular. La capacidad técnica de los expertos adscritos a las diferentes dependencias y entidades del gobierno —el INECC y las diferentes organizaciones que integran la Red Mexicana de Modelación del Clima— encargadas de monitorear la evolución del clima son garantía de ofrecer el sostén institucional para evaluar permanentemente los efectos de esta propuesta. Además, hay que señalar que financieramente es una política factible, porque ya se mostró que hay una tendencia creciente en la compra de vehículos de combustible convencional cuyas cifras son abrumadoramente superiores a las de los vehículos que se propone estén exentos del pago de IVA e ISAN.

Los *Apéndices estadísticos de finanzas públicas y deuda pública* correspondientes al tercer trimestre de 2016 muestran un aumento de 20.3% en la recaudación fiscal por ISAN en el período enero-septiembre 2016, en comparación con los mismos meses del año pasado. Además, en el *Programa Especial de Cambio Climático 2014-2028* se refiere que en la *Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2013-2027* se estima un aumento anual de 3.8% del parque vehicular a gasolina y del 5.1% de automóviles a diésel.²⁵

En este sentido, desde 2014 México ha establecido un impuesto a los combustibles fósiles para estimular la adopción de tecnologías más limpias a través de una contribución adicional a gasolinas y diésel por concepto de externalidad negativa.²⁶ No obstante, este esquema sólo penaliza el consumo de combustibles y requiere complementarse a través de una exención fiscal que fomente la movilidad sustentable y recompense la externalidad positiva que implica un automóvil eléctrico o híbrido.²⁷ Esta iniciativa ofrece la posibilidad de contar con un esquema fiscal completo que logre la mitigación de contaminantes efecto invernadero que México debe cumplir para alcanzar las metas pactadas con la comunidad internacional.

En México hay un área de oportunidad significativa para disminuir la contaminación por CO₂. En el sector del transporte se concentra casi la mitad (48.58%) del total de emisiones de esta sustancia, lo cual puede evitarse al usar eficientemente los recursos energéticos.²⁸ Además, gran parte de la reducción de contaminantes provendría de la introducción de vehículos híbridos y eléctricos. Las proyecciones estiman que tanto los incentivos para la mayor eficiencia energética de los vehículos como la introducción de automóviles híbridos y eléctricos serán relevantes para lograr el objetivo para el año 2050 de emitir 50% menos contaminantes que en el año 2000.²⁹

Los vehículos eléctricos no emiten gases en su operación y la emisión final de contaminantes es potencialmente ínfima si la fuente de generación de electricidad con la que operan proviene de fuentes limpias o de bajo uso de carbón.³⁰ En México prevalece el uso de fuentes fósiles para la generación de electricidad. No obstante, hay una tendencia creciente a usar gas natural —el menos contaminante de los combustibles fósiles— y a transitar hacia el uso de fuentes de energía limpias. De acuerdo a datos oficiales, de 2004 a 2014 el gas natural elevó su tasa de participación en la generación de electricidad a nivel nacional de 42.9% a 57%. La electricidad proveniente de energía hidráulica aumentó de 10.7% a 12.9%. Las plantas de energía eólica en 2014 produjeron 2.1% de la electricidad del país, y elevan su participación a una tasa promedio de 100.3%.³¹ Estas transformaciones buscan cumplir con la meta establecida en la Ley General de Cambio Climático de producir al menos 35% de electricidad de fuentes limpias para el año 2024.³² La iniciativa que se plantea logrará un impacto positivo en el medio ambiente, en tanto que se encamina a coadyuvar hacia la reducción en el uso de combustibles fósiles y provocará una baja en la huella de carbono, al promover la sustitución de los automóviles a gasolina y diésel.

El IPCC ha recomendado la exención fiscal a este tipo de vehículos como parte de las acciones para combatir los efectos del cambio climático.³³ La eficiencia energética de los automóviles eléctricos es de hasta 80%, lo que supera enormemente el rango promedio de eficiencia energética de los motores de combustión interna de vehículos convencionales, que está entre el 20 al 35%.³⁴ Los autos híbridos poseen un rango de eficiencia energética superior

entre 15 a 70% en comparación con el promedio de los automóviles cuya operación depende de gasolina o diésel.³⁵

Regulación y fiscalidad de vehículos eléctricos a nivel internacional

En México se han establecido impuestos al consumo de combustibles, que no se han complementado con otros esquemas de incentivos que motiven la adquisición de vehículos eléctricos, híbridos o de celdas de hidrógeno.³⁶ A pesar de las altas tasas impositivas a los combustibles fósiles, el comportamiento de los conductores de automóviles se mantiene sin cambios significativos, lo que muestra una falla en el diseño de la medida para lograr una movilidad más sostenible. Desde la perspectiva fiscal, es necesario complementar el impuesto a los combustibles con un esquema de exenciones a favor de quienes usen autos híbridos o eléctricos.³⁷ La experiencia internacional muestra que existe una clara tendencia a la implementación de estímulos fiscales directamente dirigidos al fomento de la producción y la comercialización de vehículos eléctricos. En ese marco de iniciativas comprometidas con la movilidad sostenible se encuadra la presente propuesta de reforma fiscal.

En 2010, en Estados Unidos se fijaron créditos fiscales a nivel federal de entre 2,500 a 4,000 dólares para los automóviles híbridos y hasta por 7,500 dólares para quienes adquirieran un automóvil eléctrico o un híbrido con la capacidad de operar sólo con las baterías por un largo kilometraje. Esta medida se ha complementado con políticas estatales de estímulo, con rango de entre 1,000 a 6,000 dólares adicionales, dependiendo del estado. Los estados de Colorado (6,000 dólares) y California (5,000 dólares) son los que ofrecen los subsidios más generosos.³⁸

En el Reino Unido se han establecido diferentes medidas para favorecer la compra de automóviles eléctricos. A las empresas cuya flota vehicular sea de este tipo se les exenta por cinco años del pago del impuesto de tenencia vehicular. A los habitantes propietarios se les ha exentado del pago del impuesto anual por circulación, además de que quienes viven en Londres no pagan la tarifa especial por congestión por circular en el centro de la ciudad.³⁹ Además, en 2011 se creó un subsidio hasta por el 25% del valor total de un automóvil eléctrico, con tope de £5,000. Actualmente, opera un esquema de subvenciones entre el 20 y 35% del valor de un automóvil de bajas emisiones contaminantes, con monto máximo de £8,000.⁴⁰

La Unión Europea ha establecido lineamientos que conceden beneficios económicos a los automóviles que acrediten emitir bajos niveles de contaminación. En este sentido, son los vehículos eléctricos los que logran los mayores beneficios. Adicionalmente, cada país miembro ha establecido programas específicos que dan beneficios adicionales, sea en la forma de exenciones fiscales o subsidios para la adquisición de un automotor ecológico. Por ejemplo, en Alemania se han establecido subsidios de hasta 4,000 € para automóviles eléctricos y 3,000 € para automóviles híbridos.⁴¹ En el caso francés se implementó un esquema “*Bonus-malus*”, que recompensa a quienes utilicen un automóvil bajo en emisiones contaminantes y penaliza con una contribución adicional a quien haga lo contrario. Para participar en el beneficio, los automóviles deben emitir menos de 90g de CO₂ por kilómetro recorrido. El rango de beneficio va de los 150 € hasta los 6,300 €, que es el destinado para automóviles eléctricos.⁴²

Los incentivos fiscales para automóviles eléctricos e híbridos en Japón datan desde el año 1997, cuando a raíz de la firma del Protocolo de Kioto se determinó ofrecer un subsidio de hasta el 50% de la diferencia del costo entre un vehículo a gasolina y un automóvil híbrido o eléctrico mediante el “Proyecto para introducir automóviles de energía limpias”.⁴³ En 2009 se implementó el programa “Medidas para promover la compra de vehículos ecológicos”, que actualmente opera. En ese momento se les exentó a los automóviles híbridos y eléctricos del pago del impuesto especial por adquisición de vehículos y también del impuesto a automóviles por tonelaje. Además, se les condonó el 50% del monto total a pagar por tenencia de vehículos.⁴⁴ Para este año se ha exentado a los automóviles híbridos y eléctricos del pago del impuesto por adquisición y de los dos primeros pagos del impuesto de tonelaje. Se ha elevado la 75% la reducción del impuesto a los vehículos ecológicos.⁴⁵

En el año 2010 el gobierno chino implementó un ambicioso plan para detonar la producción y el consumo de automóviles de funcionamiento amigable con el medio ambiente. Para estimular la compra de estos vehículos se estableció un programa de subsidios por ¥60,000 para automóviles eléctricos y de hasta ¥50,000 para autos híbridos.⁴⁶ Para el año 2015, las ventas de estos automóviles ascendieron a poco más de 350,000 unidades.⁴⁷

El gobierno de Corea del Sur a partir de este año implementó un grupo de medidas fiscales para promover la transición hacia vehículos ecológicos. Además de las 14,000 estaciones de recarga que se ha planeado instalar para el año 2020, el gobierno surcoreano ha anunciado que elevará los subsidios de 12 millones KRW —10,400 dólares— hasta por 14 millones KRW —12,100 dólares— para los habitantes que decidan adquirir un automóvil eléctrico.⁴⁸ El monto máximo del subsidio asciende hasta casi el 33% del costo total promedio del modelo de automóvil más austero en el mercado surcoreano. Para los autos híbridos, los apoyos fiscales mediante subsidios y exenciones del pago de peajes tienen valor hasta por 4,200 dólares.⁴⁹

En México sólo se exentó del pago del ISAN en 2004 a quienes adquirieron vehículos eléctricos mediante un estímulo fiscal en la Ley de Ingresos de aquel año. Salvo esta ocasión, desde el gobierno no se ha diseñado ninguna medida directa que estimule económica y fiscalmente a los consumidores a participar en la protección del medio ambiente a través del uso de automóviles ecológicos.

Por lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta soberanía el siguiente proyecto de

Decreto que reforma el artículo 2 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado y los artículos 3, 5 y 8 de Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos

Artículo Primero. Se reforma el apartado A del artículo 2 de la Ley del Impuesto del Valor Agregado para quedar como sigue:

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

I. La enajenación de:

...

...

...

...

...

...

...

...

...

j) Automóviles eléctricos. Para los efectos de esta Ley se entenderá como automóvil eléctrico cualquier vehículo propulsado por motores eléctricos, a través de baterías o de cualquier otra tecnología no contaminante.

...

Artículo Segundo. Se reforma el segundo apartado del artículo 3, el apartado A del artículo 5 y el segundo apartado del artículo 8 de la Ley Federal del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos para quedar como sigue:

Artículo 3. II. Tratándose de camiones con capacidad de carga hasta de 4,250 kilogramos, incluyendo los tipos panel con capacidad máxima de tres pasajeros y remolques y semirremolques tipo vivienda, al precio de enajenación del vehículo de que se trate se le aplicará la tasa del 5%. **La misma tasa se aplicará a la enajenación de vehículos híbridos propulsados parcialmente por motores eléctricos.**

Artículo 5. Para los efectos de esta Ley se entiende por:

a) Automóviles, los de transporte hasta de quince pasajeros, los camiones con capacidad de carga hasta de 4,250 kilogramos incluyendo los de tipo panel, así como los remolques y semirremolques tipo vivienda. **Automóviles eléctricos, cualquier vehículo propulsado completamente por motores eléctricos, a través de baterías o de cualquier otra tecnología no contaminante. Automóviles híbridos, cualquier vehículo que combine uno o varios motores eléctricos con otros de combustión interna.**

...

...

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

I. En la exportación de automóviles con carácter definitivo, en los términos de la legislación aduanera.

II. En la enajenación al público en general de automóviles compactos de consumo popular. **Tampoco se abonará el impuesto en cualquier tipo de enajenación de automóviles eléctricos.**

Transitorio

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

Notas

1 Stocker, T.F. *et al.* (eds.), *Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Nueva York, IPCC-Cambridge University Press, pp. 1535. Adicionalmente, el Primer Grupo ha elaborado varias ediciones, la que antecede —el cuarto reporte del IPCC de 2007—, es la edición más divulgada; sobre esta publicación se han basado en gran parte los documentos que ha emitido el gobierno mexicano.

2 *Ibidem*, pp. 37-39, 159 ss.

3 Dióxido de carbono (CO₂), óxido nitroso (N₂O), hexafluoruro de azufre (SF₆), entre otros.

4 Metano (CH₄), carbono negro (BC, por sus siglas en inglés), ozono troposférico (O₃) y ciertos tipos de hidrofluorocarbonos (HFC).

5 *Ibidem*, p. 467 ss.

6 *Idem*.

7 Edenhofer, O. *et al.* (eds.), *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Nueva York, IPCC-Cambridge University Press, p. 603 y ss (en adelante, Mitigation).

8 Para la información de los párrafos siguientes véanse: *Estrategia de México hacia medio siglo sobre cambio climático*, pp. 39-40 y *Programa Especial de Cambio Climático 2014-2028*, pp.14-19.

9 *Programa Especial de Cambio Climático 2014-2028*, p.31 y *Primer informe Bienal de Actualización ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático*, p. 11.

10 *Estrategia de México hacia medio siglo sobre cambio climático* , pp. 61-63 e INECC y SEMARNAT, *Primer informe Bienal de Actualización ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático* , pp.152-155.

11 Hurtado Díaz M. (2015) La salud ambiental en México. Situación actual y perspectivas futuras, Dirección de Salud Ambiental, Instituto Nacional de Salud Pública.

12 *Estrategia Nacional de Energía 2014-2028* , pp. 46-50.

13 Fuente: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/44327/Prospectiva_Petroleo_Crudo_y_Petroliferos.pdf

14 Fuente: http://interactivo.eluniversal.com.mx/external/graficos/online/PDF_16/PDF_int_precio-gasolina.pdf

15 Este documento se publicó en la Sección tercera del *Diario Oficial de la Federación* del 3 de junio de 2013.

16 Véase la línea de acción P2.1 de la *Estrategia Nacional de Cambio Climático*.

17 El pronunciamiento completo del Gobierno de la República puede leerse aquí:

<https://www.gob.mx/presidencia/documentos/declaracion-de-lideres-de-america-del-norte-sobre-la-alianza-del-clima-energia-limpia-y-medio-ambiente>

18 Véase la *Contribución prevista y determinada a nivel nacional de México* .

19 Acuerdo de París, art.2.

20 *Ibidem*, art. 4.

21 *Estrategia de México hacia medio siglo sobre cambio climático* , pp. 31-32.

22 *Ibidem*, p. 45.

23 AMIA, “AMIA da a conocer el reporte de venta de vehículos híbridos y eléctricos Agosto 2016 y acumulado”, disponible en: <http://www.amia.com.mx/>.

24 Revísense las estadísticas las ventas al público en *ídem* .

25 “Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2013-2027” en *Programa Especial de Cambio Climático 2014-2028* , p. 35.

26 La Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) en el Artículo 2, fracción I, inciso H, fija una sobretasa de 11.05 centavos por litro de gasolina y de 13.40 centavos por litro de diésel.

- 27 Un ejemplo es el modelo francés, que se describe brevemente abajo.
- 28 *Estrategia de México hacia medio siglo sobre cambio climático* , p. 69. cf. Jorge Islas Samperio, et al , *Hacia un sistema energético mexicano bajo en carbono* , México, Reflexio / Ediciones, Academia y Comunicación, 2015.
- 29 *Estrategia de México hacia medio siglo sobre cambio climático* , p. 78.
- 30 *Mitigation* , p. 630.
- 31 Véase la *Prospectiva del sector eléctrico 2015-2029* , pp. 71-72.
- 32 Véase el Artículo Transitorio Tercero, fracción II, inciso E de dicha norma.
- 33 *Mitigation* , p. 634.
- 34 *Mitigation* , p. 615.
- 35 *Ibidem*, p. 625.
- 36 *Ibidem*, p. 611.
- 37 *Ibidem*, p. 643.
- 38 Cf. *Global EV Outlook 2016* , p. 17 y Banco Mundial y PRTM Management Consultants, *The China New Energy Vehicles Program. Challenges and Opportunities* , Banco Mundial, 2011, p. 17.
- 39 Banco Mundial y PRTM Management Consultants, *The China New Energy Vehicles Program. Challenges and Opportunities* , Banco Mundial, 2011, p. 18.
- 40 Véase la información oficial en el enlace del gobierno británico: <https://www.gov.uk/plug-in-car-van-grants>
- 41 Andreas Cremer, “Germany to launch 1 billion-.euro discount scheme for electric car buyers, *Reuters* , 27 de abril de 2016.
- 42 Institute for European *Environmental Policy*, *Environmental Tax Reform in Europe: Opportunities for the Future. Annexes to Final Report* , Bruselas, IEEP, 2014, pp. 15-16.
- 43 Asociación de Vehículos Eléctricos para Asia-Pacífico, “Incentives for EV & HEV”, Instituto Japonés de Investigación Automotriz, pp. 1-2.
- 44 Asociación Japonesa de Constructores de Automóviles, *The Motor Industry of Japan 2010* , pp. 45-46.

45 Asociación Japonesa de Constructores de Automóviles, *The Motor Industry of Japan 2016* , pp. 44-46.

46 Banco Mundial y PRTM Management Consultants, *The China New Energy Vehicles Program. Challenges and Opportunities* , Banco Mundial, 2011, p. 13.

47 Mark L. Clifford, “Chinese Government Subsidies Play Major Role in Electric Car Maker BYD’s Rise”, *Forbes* , 26 de julio de 2016

48 James Lim, “South Korea Formulates Ambitious Plan to Promote E-Cars”, *Bloomberg BNA* , 10 de julio de 2016.

49 Véase también Asociación de Vehículos Eléctricos para Asia-Pacífico, “Electric Vehicles in Asia-Pacific: Korea”, Instituto Japonés de Investigación Automotriz, http://www.evaap.org/electric/Psgubun-7_electric.html, consultado el 6 de diciembre de 2016.

Diputada Araceli Damián González (rúbrica)