



## "2021: AÑO DE LA INDEPENDENCIA"

18  
VF

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO; LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA; LEY DE COORDINACIÓN FISCAL; LEY DE ADQUISICIONES, ARRENDAMIENTOS Y SERVICIOS DEL SECTOR PÚBLICO; LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO; Y LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE IMPULSO AL MERCADO NACIONAL DE AUTOMÓVILES ELÉCTRICOS**

El que suscribe, **Senador Raúl Bolaños-Cacho Cué**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México en la LXIV Legislatura de la Cámara de Senadores, de conformidad con lo previsto en los artículos 71, fracción II y 72, inciso H de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 8, numeral 1, fracción I, 164 y 169 del Reglamento del Senado de la República, somete a la consideración de esta Soberanía, la presente iniciativa de reforma, con base en la siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El cambio climático ha tenido consecuencias devastadoras en los ecosistemas y las comunidades de todo el planeta. Esto ha tenido repercusiones específicas sobre los recursos naturales de los que depende nuestro desarrollo y afecta directamente a los sectores que necesitan del agua, agricultura, energía y transportación.

Los retos que implica el calentamiento global requieren soluciones que se puedan generar desde esfuerzos locales y con una perspectiva integral. En ese sentido, las tecnologías innovadoras de movilidad se presentan como medidas eficaces y eficientes para generar un impacto sobre las emisiones de gases de efecto invernadero en todos los núcleos urbanos del país.

En particular, el uso de automóviles eléctricos e híbridos, en cualquier modalidad, tiene la capacidad de generar beneficios ambientales, sociales y económicos para toda la población. De acuerdo con estimaciones de la Comisión Federal de Electricidad, las emisiones de CO<sub>2</sub> que son liberadas al impulsar un vehículo enchufable son hasta 70% menores que aquellas de un vehículo que utiliza gasolina.

Lo anterior se traduce en que cada vehículo eléctrico o híbrido podría evitar la emisión de 1.87 toneladas de CO<sub>2</sub> al año. Este ahorro es aun más relevante si consideramos que, durante un periodo de 5 años de uso, las emisiones de CO<sub>2</sub> de un vehículo a gasolina serían de 24.84 toneladas mientras que las de un vehículo eléctrico serían de apenas 5.59 toneladas.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Comisión Federal de Electricidad. (N/A). Electrolineras. N/A, de Comisión Federal de Electricidad Sitio web: <https://www.cfe.mx/paese/serviciospaese/Pages/electrolineras.aspx>



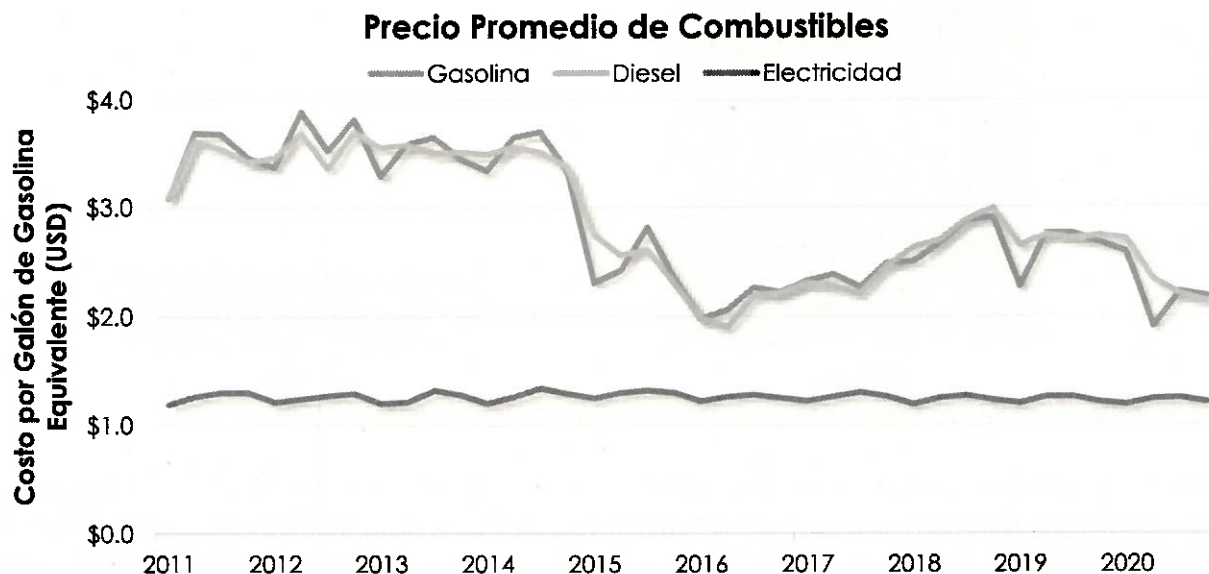


## "2021: AÑO DE LA INDEPENDENCIA"

mayor riesgo de cáncer de vejiga.<sup>3</sup> Por esos motivos, la disminución en emisión de contaminantes en centros urbanos que genera el uso de vehículos eléctricos traería consigo beneficios adicionales sobre el bienestar de los mexicanos.

Adicionalmente, los beneficios también se verán reflejados desde un punto de vista económico. De acuerdo con el Reporte de Precios de Combustibles Alternativos de octubre 2020, que compara el precio promedio de venta al por menor de combustibles convencionales y alternativos, el precio de la electricidad se encuentra por debajo del precio de la gasolina y el diésel desde el 2011.<sup>4</sup>

De acuerdo el informe, durante octubre 2020 los precios de la gasolina y el diésel fueron de \$2.18 y \$2.13 dólares por galón, mientras que el de la electricidad alcanzó apenas \$1.21 dólares por galón de gasolina equivalente. Sin embargo, los precios más bajos no son la única ventaja, también existe una variación mucho menor en los precios de la electricidad, mientras que la gasolina y el diésel presentan fluctuaciones importantes cada trimestre.



Gráfica 2: Precio Promedio de Combustibles al por Menor, Departamento de Energía de E.E.U.U.

<sup>3</sup> Organización Panamericana de la Salud. 2013. La contaminación del aire es una de las principales causas ambientales de muerte por cáncer. N/A, Sitio web: [https://www.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=9089:2013-outdoor-air-pollution-leading-environmental-cause-cancer-deaths&Itemid=135&lang=es](https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=9089:2013-outdoor-air-pollution-leading-environmental-cause-cancer-deaths&Itemid=135&lang=es)

<sup>4</sup> U.S. Department of Energy. Alternative Fuels Data Center. Fuel Prices. Sitio web: <https://afdc.energy.gov/fuels/prices.html>





## "2021: AÑO DE LA INDEPENDENCIA"

La mejora en términos de dependencia energética del exterior permitiría dinamizar el mercado interno de energías limpias y la transición a modelos de generación de energías renovables por lo que se contarían ganancias tanto por el uso de energías más eficientes para las necesidades de movilidad, como por el incremento en los niveles de generación de este tipo de energías en el país, acercándonos a los objetivos y compromisos que hemos adoptado en materia de cambio climático.

De esta manera, se lograrían diseñar estrategias a través de las cuales se logre producir, usando energías limpias, la electricidad necesaria para satisfacer las necesidades de movilidad en México tanto para automóviles privados como para los usuarios del transporte masivo en las zonas metropolitanas.

Asimismo, el fomento a la adopción de estas tecnologías permitiría mejorar la calidad de vida en las ciudades. Dada la naturaleza de los mecanismos de propulsión de estos vehículos, se lograría minimizar la contaminación acústica que es atribuible al funcionamiento de un motor tradicional de combustión interna.

Los instrumentos administrativos y legislativos que busquen el fomento del uso de los vehículos eléctricos deberán estar acompañados por políticas públicas a nivel local que contemplen en sus planes de ordenamiento territorial medidas que promuevan su uso como principal medio de transportación, en sustitución de los automóviles a gasolina. Lo anterior solo será posible si las Entidades y Municipios implementan mecanismos como el establecimiento de estacionamientos y circulación preferente en la infraestructura actual. Lo anterior principalmente porque las baterías de estos automóviles logran satisfacer exitosamente las necesidades urbanas de movilidad.

Sin embargo, la industria de automóviles eléctricos e híbridos en nuestro país aún se enfrenta a retos importantes, la oferta de estos vehículos es relativamente limitada y sus costos de adquisición los posicionan por encima de otras alternativas a gasolina. Si bien es cierto que cada día estas diferencias son menores y vuelven más atractivas las opciones eléctricas e híbridas, también lo es que sin los mecanismos de fomento adecuados tardaríamos décadas en que estas tecnologías sean adoptadas por los consumidores mexicanos en niveles significativos.

En ese sentido, las principales causas para la falta de una oferta accesible para la población en general es un elevado costo en los insumos de producción y que se trata de una industria que no ha alcanzado la madurez necesaria para aprovechar las economías de escala. Esto nos permite generar planes de acción específicos para establecer estímulos temporales del lado de la oferta para intensificar la evolución de estas tecnologías en nuestro territorio.

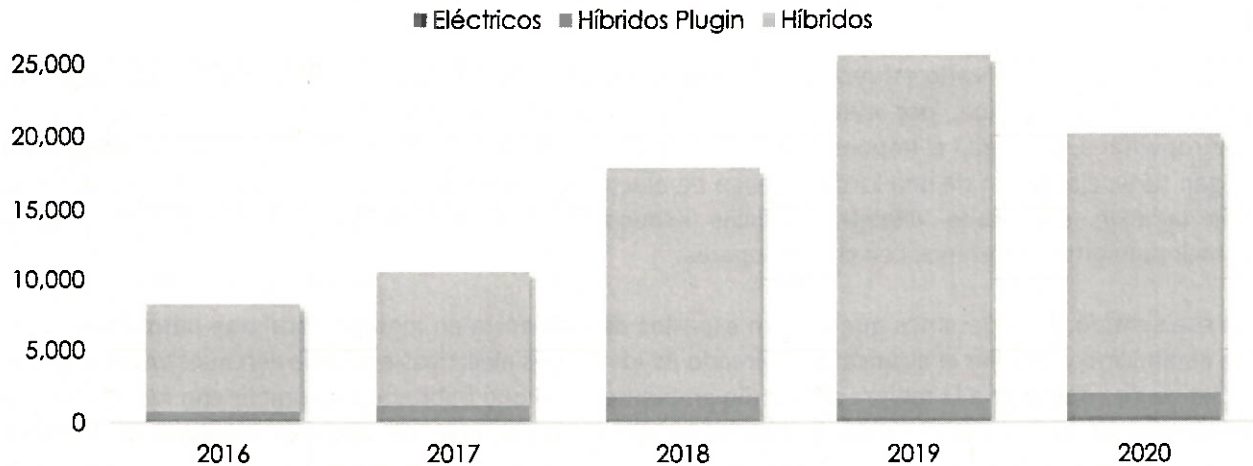
A nivel internacional, diversos países han adoptado medidas de fomento a la adquisición de vehículos eléctricos en la última década. En general, estas medidas se han aplicado en forma de incentivos financieros, beneficios fiscales o ventajas administrativas y han sido exitosas en sus objetivos de aumentar la venta de estos vehículos y acelerar su generalización entre la población.





## "2021: AÑO DE LA INDEPENDENCIA"

### Evolución de las Ventas de Vehículos en México



Gráfica 4: Evolución de las ventas de coches eléctricos, híbridos e híbridos enchufables en México, INEGI.

Asimismo, es necesario reconocer los esfuerzos que se han hecho en México en materia de la ampliación de la red de electrolinerías que hacen posible tener un mayor grado de movilidad con el uso de vehículos eléctricos e híbridos enchufables. De acuerdo con el Programa de Ahorro de Energía del Sector Eléctrico (PAESE) de la CFE, en 2015 había 156 estaciones de carga y hasta enero de 2021 se cuenta con 1,193 puntos de recarga de acceso público, distribuidos en todo el país.<sup>8</sup> Esto evidencia la creciente demanda por este tipo de tecnologías y la necesidad de incentivar este tipo de vehículos.

Desde esa perspectiva, la reactivación económica y la apertura a una nueva normalidad deberán privilegiar la definición de políticas públicas y el destino de recursos para el establecimiento de medidas fiscales, administrativas y económicas que incentiven el uso de vehículos eléctricos y permitan acelerar las tendencias de penetración de estas tecnologías de movilidad.

En México, se han previsto diversas medidas que permiten, de cierto modo, crear incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos. La Ley General de Cambio Climático establece en el Capítulo IX que la Federación y las Entidades aplicarán instrumentos económicos que incentiven el cumplimiento de los objetivos de la política nacional en materia de cambio climático por lo que podría tener incidencia directa sobre los objetivos que se plantean.

Por otro lado, la misma Ley establece, entre otras cosas, que se consideran instrumentos económicos los estímulos fiscales que incentiven el cumplimiento de los objetivos de la política nacional sobre el cambio

<sup>8</sup> Información de la Comisión Federal de Electricidad, obtenida a través de la Plataforma Nacional de Transparencia. Solicitud con número de folio 1816400016021.





## "2021: AÑO DE LA INDEPENDENCIA"

En ese sentido, los objetivos y compromisos que México ha adoptado a nivel internacional nos obligan a acelerar la implementación de medidas que estén encaminadas al cumplimiento de estas metas. Los objetivos de mejora para 2030 requieren de acciones inmediatas que fomenten el uso de los vehículos eléctricos y, de esa manera, ayuden a mejorar los índices de calidad del aire en las zonas metropolitanas del país, utilicen tecnologías de mayor eficiencia energética, contribuyan de manera positiva a la salud de la población y generen condiciones para el desarrollo de una industria energética sustentable.

Por tales razones, consideramos fundamental actualizar y establecer mecanismos fiscales de fomento a los vehículos eléctricos, híbridos e híbridos enchufables tomando como base las experiencias internacionales positivas y reconociendo las necesidades propias de nuestro país.

En atención a lo anteriormente expuesto, se somete a consideración de esta Soberanía, el siguiente:

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO; LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA; LEY DE COORDINACIÓN FISCAL; LEY DE ADQUISICIONES, ARRENDAMIENTOS Y SERVICIOS DEL SECTOR PÚBLICO; LEY GENERAL DE CAMBIO CLIMÁTICO; Y LA LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL**

**PRIMERO.** Se adicionan un inciso j) a la fracción I del artículo 2º-A y una fracción X al artículo 25, ambos de la Ley del Impuesto al 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:

a) a i) ...

**j) Automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno.**

...

II. a IV. ...

...

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

I. a IX. ...





## "2021: AÑO DE LA INDEPENDENCIA"

III. a VII. ...

**TERCERO.** Se reforma el inciso e) de la fracción I del artículo 10-A de la Ley de Coordinación Fiscal, para quedar como sigue:

**Artículo 10-A.-** Las entidades federativas que opten por coordinarse en derechos, no mantendrán en vigor derechos estatales o municipales por:

I.- Licencias, anuencias previas al otorgamiento de las mismas, en general concesiones, permisos o autorizaciones, o bien obligaciones y requisitos que condicionen el ejercicio de actividades comerciales o industriales y de prestación de servicios. Asimismo, los que resulten como consecuencia de permitir o tolerar excepciones a una disposición administrativa tales como la ampliación de horario, con excepción de las siguientes:

a) a d) ...

e) Expedición de placas y tarjeta para la circulación de vehículos, **sin incluir los correspondientes a aquellos automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno.**

f) a g) ...

II. a V. ...

...

...

...

...

...

**CUARTO.** Se adiciona un párrafo tercero, recorriéndose los subsiguientes, al artículo 26 de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, para quedar como sigue:

**Artículo 26. ...**





## "2021: AÑO DE LA INDEPENDENCIA"

A los actos del procedimiento de licitación pública e invitación a cuando menos tres personas podrá asistir cualquier persona en calidad de observador, bajo la condición de registrar su asistencia y abstenerse de intervenir en cualquier forma en los mismos.

La Secretaría de Economía, mediante reglas de carácter general y tomando en cuenta la opinión de la Secretaría de la Función Pública, determinará los criterios para la aplicación de las reservas, mecanismos de transición u otros supuestos establecidos en los tratados.

**QUINTO.** Se adiciona un inciso h) a la fracción II del artículo 34 y se reforma la fracción II del artículo 93, ambos de la Ley General de Cambio Climático, para quedar como sigue:

**Artículo 34.** Para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las Entidades Federativas y los Municipios, en el ámbito de su competencia, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes, considerando las disposiciones siguientes:

I. ...

II. Reducción de emisiones en el Sector Transporte:

a) a g) ...

**h) Promover de manera prioritaria el desarrollo y aplicación de incentivos para la transición hacia el uso de automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como automóviles eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno.**

III. a VI. ...

**Artículo 93.** Se consideran prioritarias, para efectos del otorgamiento de los estímulos fiscales que se establezcan conforme a la Ley de Ingresos de la Federación, las actividades relacionadas con:

I. ...

**II. La investigación e incorporación de sistemas de eficiencia energética; y desarrollo de energías renovables y tecnologías de bajas emisiones en carbono, así como la adopción de tecnologías de movilidad que sustituyan el uso de combustibles fósiles;**

III. ...





**"2021: AÑO DE LA INDEPENDENCIA"**

**GRUPO PARLAMENTARIO DEL  
PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO**

