

**DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA**

P R E S E N T E

La suscrita, **Diputada Tania Larios**, integrante del **Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional**, II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4º fracción XXI y 12 fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5, fracción I, 79 fracción VI, 82, 95, fracción II, y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía, la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 161 BIS 3 DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La tenencia de vehículos surgió por primera vez en nuestro país, en el año de 1962, “el 14 de Diciembre de 1962, el Presidente Adolfo López Mateos (1958-1962) presentó a la Cámara de Diputados la iniciativa de Ley del Impuesto sobre Tenencia y uso de Vehicular, la cual fue aprobada y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de Diciembre de 1962.”¹

Sobre esa base la Comisión de Impuestos de la Cámara de Diputados y las Comisiones Unidas de Impuestos y Hacienda de la Cámara de Senadores dictaminaron favorablemente, sin mediar debate, por lo que el Congreso de la Unión decretó la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Automóviles, que entró en vigor a partir del primero de enero de 1963.²

¹ 2 Esquivel Gerardo (2011) “El Mito de la Tenencia y las Olimpiadas”, en Animal Político. Disponible en: <https://www.animalpolitico.com/analisis/autores/el-vaso-medio-vacio/el-mito-de-la-tenencia-y-las-olimpiadas>

² Todo sobre la tenencia vehicular en México. <https://www.portalautomotriz.com/noticias/gobierno/todo-sobre-la-tenencia-vehicular-en-mexico>

En el año de 1980 se abrogó la Ley del Impuesto sobre Tenencia o uso de Automóviles de 1962, votándose una nueva Ley que entró en vigor el 1 de Enero de 1981 en la cual además de vehículos automotores se incluyeron las motocicletas terrestres y acuáticas, veleros embarcaciones, skis acuáticos motorizados, tablas de oleaje con motor y aeronaves, incluyendo helicópteros, bajo el argumento de que quien adquiere estos vehículos tiene una capacidad económica superior al común de los ciudadanos, debiendo participar en dicho impuesto a los automóviles. Para 2004 se fija una tasa preferencial a vehículos eléctricos; en 2007 se aumentan las tarifas a motociclistas, el 21 de diciembre se abroga la Ley.³

Cronología de la tenencia

- 1 enero de 1962. Entra en vigor la Ley de Ingresos de ese año. Incluye el cobro a la tenencia o uso de vehículos.
- 7 diciembre 1962. México formaliza ante el COI su candidatura como país sede de los Juegos Olímpicos de 1968, con un proyecto de financiamiento.
- 28 diciembre de 1962. Entra en vigor la Ley del Impuesto a la Tenencia y Uso de Automóviles.
- 28 mayo 1963. Se constituye el Comité Organizador de la XIX Olimpiada México 1968.
- 18 octubre de 1963. En Baden-Baden, Alemania, México es designado organizador de la XIX Olimpiada.
- Diciembre de 1974. El Congreso reforma la Ley para dar 30 por ciento de participación a los estados y al Distrito Federal.
- Diciembre de 1977. Reformas a la Ley para desalentar la tenencia de vehículos de alto consumo de gasolina.

³ Ibidem.

- 1 de enero de 1981. Se abroga la Ley del 28 de diciembre de 1962, sustituida por una Ley sobre la Tenencia o Uso de Vehículos, que incluye yates, helicópteros, aviones.
- Diciembre de 1981. Aplica tasa cero a vehículos de más de 10 años y se cobra un impuesto local.
- 1 diciembre de 2004. Fija una tasa preferencial a vehículos eléctricos.
- 29 noviembre 2007. Aumenta tarifas a motocicletas nuevas, con valor de hasta 200 mil pesos.
- 21 diciembre de 2007. Se abroga la Ley del Impuesto a la Tenencia o Uso de Vehículos a partir del 1 de enero de 2012.

Fuente: elaboración propia con base en Diario Milenio: ¿La tenencia vehicular pagó la Olimpiada y hasta el Mundial?

Si bien el impuesto a la tenencia se dejó de cobrar en diversas entidades de la República posterior a la abrogación de la Ley; en la Ciudad de México este impuesto continúa como obligatorio aun cuando está sujeto a algunos criterios para obtener un subsidio al cien por ciento.

De manera general, en la Ciudad de México están obligadas al pago del impuesto de la Tenencia o Uso de Vehículos, todas las personas físicas y las morales, tenedoras o usuarias de los vehículos, siempre que la entidad expida las placas de circulación a dichos vehículos en su jurisdicción territorial. Para los efectos de este impuesto, se considera que el propietario es tenedor o usuario del vehículo. Las autoridades competentes solamente registrarán vehículos cuyos propietarios se encuentren domiciliados en el territorio de la Ciudad de México.

Asimismo, el Código Fiscal de la Ciudad de México establece algunas excepciones para aquellos vehículos que no pagaran el impuesto por la tenencia, siendo estas:

"ARTICULO 161 BIS 3. No se pagará el impuesto por la tenencia o uso de los siguientes vehículos:

- I. Los eléctricos utilizados para el transporte público de personas, de los siguientes*
- II. Los importados temporalmente en los términos de la legislación aduanera.*
- III. Los vehículos propiedad de la Federación, las Entidades Federativas y Municipios que sean utilizados para la prestación de los servicios públicos de rescate, patrullas, transportes de limpia, pipas de agua, servicios funerarios, y las ambulancias dependientes de cualquiera de esas entidades o de instituciones de beneficencia autorizadas por las leyes de la materia y los destinados a los cuerpos de bomberos;*
- IV. Los que tengan para su venta los fabricantes, las plantas ensambladoras, sus distribuidores y los comerciantes en el ramo de vehículos, siempre que carezcan de placas de circulación.*
- V. Las embarcaciones dedicadas al transporte mercante o a la pesca comercial.*
- VI. Los automóviles al servicio de misiones diplomáticas y consulares de carrera extranjeras y de sus agentes diplomáticos y consulares de carrera, excluyendo los cónsules generales honorarios, y vicecónsules honorarios, siempre que sea exclusivamente para uso oficial y exista reciprocidad.*
- VII. Las aeronaves monomotoras de una plaza, fabricadas o adaptadas para fumigar, rociar o esparcir líquidos o sólidos, con tolva de carga, y*
- VIII. Las aeronaves con capacidad de más de 20 pasajeros, destinadas al aerotransporte al público en general."*

En general, las excepciones aplican a ciertos vehículos para uso público, así como de uso oficial por autoridades federales o locales, siempre que cuenten con permiso para ello, así como transportes mercantes o de servicios para fumigar, rociar o esparcir.

Se considera que, si bien estas excepciones son adecuadas, hacen falta excepciones que coadyuven a cumplir con las metas y objetivos en materia ambiental; es decir, excepciones que incentiven la utilización y circulación de más vehículos eléctricos para reducir las emisiones de gases de efecto invernando a la atmosfera.

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 161 BIS 3 DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

II. OBJETO DE LA PROPUESTA

Establecer que los vehículos eléctricos de uso particular en la Ciudad de México no pagarán el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, con el fin de incentivar un mayor uso de este tipo de vehículos para reducir las emisiones de gases de efecto invernando y contribuir a lograr los objetivos establecidos por la entidad en materia de mitigación al Cambio Climático.

III. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER

El Cambio Climático es uno de los mayores desafíos a nivel mundial, y se refiere a los cambios en las temperaturas a largo plazo. Estos cambios en las temperaturas se deben a diversos factores como eventos meteorológicos como la actividad solar y las erupciones volcánicas, pero sin duda, desde la revolución industrial, las actividades humanas han sido el principal motor de este fenómeno, debido principalmente a la quema de combustibles fósiles como el carbón o el petróleo.

De acuerdo con la plataforma *Climate Watch de WRI*, el consumo de energía es, por mucho, la mayor fuente de emisiones de gases de efecto invernadero, pues se estima que cerca del 76% de las emisiones globales provienen de este sector, incluyendo los subsectores de transporte, generación de calor y electricidad, edificaciones, la industria manufacturera y de la construcción, las emisiones fugitivas y la quema de otros combustibles⁴.

Dentro de los subsectores, dos variables resaltan como mayores emisores de gases de efecto invernadero, siendo las edificaciones y el uso del automóvil los principales contribuyentes a las emisiones relacionadas con el consumo de energía; los datos indican que, el transporte por carretera (12.5% de las emisiones totales), los edificios residenciales (11.4% de las emisiones totales) y los edificios comerciales (6.7% de las emisiones totales) son los principales responsables de las emisiones.⁵ Por cuanto se refiere al transporte, desde 1990 las emisiones de gases de efecto invernadero crecieron un 79% por ciento.

Ahora bien, México ocupa a nivel global el lugar decimosegundo entre los países que más emisiones de gases de efecto invernadero emite. Aportando el 1.42% de las emisiones a nivel mundial, y es el segundo país de Latinoamérica con mayor contribución. Al igual que en la escala global, los sectores de transporte y energía, son los que más emisiones generan con un 28% y 23% respectivamente. Le siguen el sector agrícola con 14%, la industria manufacturera con 10%, los residuos con 7%, los procesos industriales con 6%, las emisiones fugitivas con 5%, quema de otros combustibles con 4% y las edificaciones con 3%.

⁴ Mengpin Ge, Johannes Friedrich y Leandro Vigna Cuatro gráficos que explican las emisiones de gases de efecto invernadero por país y por sector. WRI MÉXICO. <https://wrimexico.org/bloga/cuatro-gr%C3%A1ficos-que-explican-las-emisiones-de-gases-de-efecto-invernadero-por-pa%C3%ADs-y-por#:~:text=Las%20actividades%20que%20generan%20la,%25%20de%20las%20emisiones%20totales>).

⁵ *Ibidem*.

Para el caso de la Ciudad de México, de acuerdo con las emisiones de alcance 1 (las que ocurren dentro del territorio de la ciudad), el sector transporte es que mayores emisiones genera con un 81.2% de las emisiones totales, le siguen las fuentes estacionarias con un 16.4%, los residuos con 1.7%, los procesos industriales y uso de productos con un 0.6% y el sector agrícola, silvícola y otros usos de la tierra con un 0.2%.⁶ Si se consideran las emisiones dentro y fuera de la Ciudad, el sector transporte continua siendo el mayor responsable de la generación de emisiones de gases de efecto invernadero con una estimación del 61.3%.⁷

Para atender la problemática, la Ciudad de México tiene una de las legislaciones de mayor avanzada en materia de Cambio Climático: la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México. Dicha Ley, establece las bases para la mitigación de gases y compuestos invernadero, adaptación al cambio climático y desarrollo sustentable.

En ese sentido, determina como parte de los rubros de la Ley, proponer los impuestos e incentivos enfocados al cambio climático. Los incentivos pueden ser económicos, fiscales o de cualquier índole, siempre y cuando estén enfocados a atender el problema del cambio climático en los aspectos de mitigación y adaptación.

⁶ Sedema. Estrategia Local de Cambio Climático 2021-2050. http://www.data.sedema.cdmx.gob.mx/cambioclimaticocdmx/images/biblioteca_cc/PACCM-y-ELAC_uv.pdf

⁷ *Ibidem*.

Asimismo, la Estrategia Local de Cambio Climático 2021-2050 de la Ciudad de México en su Eje 1 denominado: movilidad integrada y sustentable, cuyo objetivo es: transformar y consolidar un sistema de movilidad de bajas emisiones, accesible, integrado, incluyente, eficiente y seguro que priorice la movilidad activa y las redes de transporte público; establece de forma específica como una de sus líneas de acción: **1.2. Impulsar la transición tecnológica a vehículos públicos y privados de cero emisiones.**

Dentro de las medidas que la Ciudad de México prevé impulsar para la transición tecnológica a vehículos públicos y privados, destacan aquellas

*“políticas e incentivos enfocados en renovar la flota vehicular del transporte público y privado y **reducir progresivamente la venta de vehículos de combustión interna a gasolina y diésel, favoreciendo la inclusión de vehículos cero emisiones en la flota.** La movilidad eléctrica tiene ventajas que destacan sobre los vehículos de combustión interna, como menores necesidades de mantenimiento, una menor pérdida de energía y el uso de tecnologías más limpias y silenciosas, así como importantes ahorros económicos en el largo plazo.*

Su uso tiene el potencial de contribuir a la resiliencia energética, incidir en la descarbonización de la matriz eléctrica nacional y reducir los impactos negativos en la salud causados por la contaminación del aire. También, impulsan el desarrollo de nuevas cadenas de calor en la industria, con la oportunidad de generar empleos verdes de alto valor agregado.

Se espera que en el 2050 no haya en circulación vehículos de combustión interna que usen gasolina o diésel. Esto significa que, para el año 2040, se espera que la totalidad de las ventas sean de vehículos eléctricos.

Si bien los vehículos eléctricos e híbridos representan una parte insignificante del mercado vehicular actual, para reducir emisiones en línea con los esfuerzos globales de mantener el aumento de la temperatura por debajo de 1.5°C, es fundamental impulsar un cambio sustancial hacia vehículos eléctricos y otros vehículos de cero emisiones.

La adopción de la electromovilidad se va ajustando a la demanda del mercado, por lo que se espera el incremento en su uso en la medida en que este tipo de tecnología mejore la eficiencia de las baterías y su almacenamiento para aumentar el rendimiento vehicular, así como se presente el avance en torno a la infraestructura de recarga, las regulaciones asociadas con el control de las emisiones y la consideración de las externalidades, como el manejo adecuado de los residuos generados por la disposición final de la tecnología. El desarrollo y el escalamiento de proyectos piloto y políticas que incentiven la electromovilidad serán fundamentales para acelerar esta transición.”⁸

Por tal motivo, lo que requiere es impulsar a través de incentivos y desincentivos, el uso de automóviles de eléctricos, sin menoscabo de otras formas de movilidad, ya que actualmente en la Ciudad de México se tienen un registro de 4.8 millones de vehículos de transporte privado; y datos de la Secretaría de Desarrollo Económico de la Ciudad de México, informan que en 2022 la Ciudad de México encabezó la adquisición de coches eléctricos a nivel nacional, pues se vendieron cerca de 40 mil unidades híbridas y eléctricas que corresponden al 23 por ciento del total del país.

Con la presente iniciativa, se busca aumenta esa cifra para alcanzar las metas de que en el 2050 no haya en circulación vehículos de combustión interna y que para el año 2040 la totalidad de las ventas sean de vehículos eléctricos.

IV. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO

No aplica de manera particular.

⁸ *Ibidem.*

VI. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

CONSTITUCIONALIDAD

“Artículo 13

Ciudad habitable

A. Derecho a un medio ambiente sano

1. Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias, en el ámbito de sus competencias, para la protección del medio ambiente y la preservación y restauración del equilibrio ecológico, con el objetivo de satisfacer las necesidades ambientales para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras.

2. El derecho a la preservación y protección de la naturaleza será garantizado por las autoridades de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia, promoviendo siempre la participación ciudadana en la materia.

Artículo 16

Ordenamiento territorial

A. Medio Ambiente

1. ...

2. ...

3. ...

4. Las autoridades garantizarán el derecho a un medio ambiente sano. Aplicarán las medidas necesarias para reducir las causas, prevenir, mitigar y revertir las consecuencias del cambio climático. Se crearán políticas públicas y un sistema eficiente con la mejor tecnología disponible de prevención, medición y monitoreo ambiental de emisiones de gases de efecto invernadero, agua, suelo, biodiversidad y contaminantes, así como de la huella ecológica de la ciudad.

Asimismo, establecerán las medidas necesarias y los calendarios para la transición energética acelerada del uso de combustibles fósiles al de energías limpias.

B. ...

C. ...

D. ...

E. ...

F. ...

G. ...

H. Movilidad y accesibilidad

1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.
2. En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.
3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

- a) Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;
- b) Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;
- c) **Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera**, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;

CONVENCIONALIDAD

“Acuerdo de París

...

Artículo 2 1. El presente Acuerdo, al mejorar la aplicación de la Convención, incluido el logro de su objetivo, tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza, y para ello:

a) Mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático;

b) Aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, de un modo que no comprometa la producción de alimentos;

y c) Situar los flujos financieros en un nivel compatible con una trayectoria que conduzca a un desarrollo resiliente al clima y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero. -32.

El presente Acuerdo se aplicará de modo que refleje la equidad y el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales.

Agenda 2030

“Objetivo 7: Energía asequible y no contaminante

7.1 De aquí a 2030, garantizar el acceso universal a servicios energéticos asequibles, fiables y modernos

7.2 De aquí a 2030, aumentar considerablemente la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas

7.3 De aquí a 2030, duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética

7.a De aquí a 2030, aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología relativas a la energía limpia, incluidas las fuentes renovables, la eficiencia energética y las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles, y promover la inversión en infraestructura energética y tecnologías limpias

7.b De aquí a 2030, ampliar la infraestructura y mejorar la tecnología para prestar servicios energéticos modernos y sostenibles para todos en los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países en desarrollo sin litoral, en consonancia con sus respectivos programas de apoyo

Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

1.1 ...

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para

todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad

11.3 ...

11.4 *Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo*

11.5 ...

11.6 *De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo*

11.7 ...

11.a ...

11.b ...

11.c ...

Objetivo 13. Acción por el Clima

13.1 *Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres naturales en todos los países*

13.2 *Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales*

13.3 *Mejorar la educación, la sensibilización y la capacidad humana e institucional respecto de la mitigación del cambio climático, la adaptación a él, la reducción de sus efectos y la alerta temprana*

13.a ...

13.b Promover mecanismos para aumentar la capacidad para la planificación y gestión eficaces en relación con el cambio climático en los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, haciendo particular hincapié en las mujeres, los jóvenes y las comunidades locales y marginadas.

VII. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el Artículo 161 BIS 3 del Código Fiscal de la Ciudad de México.

VIII. ORDENAMIENTO A MODIFICAR

Por lo anteriormente expuesto, a continuación, se presenta la adición propuesta:

IX. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
<p>ARTÍCULO 161 BIS 3.- No se pagará el impuesto por la tenencia o uso de los siguientes vehículos:</p> <p>I. Los eléctricos utilizados para el transporte público de personas.</p> <p>II. ... a la VIII. ...</p> <p>...</p> <p>...</p>	<p>ARTÍCULO 161 BIS 3.- No se pagará el impuesto por la tenencia o uso de los siguientes vehículos:</p> <p>I. Los eléctricos utilizados para el transporte público y privado de personas.</p> <p>II. ... a la VIII. ...</p> <p>...</p> <p>...</p>

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

ÚNICO. Se **modifica** el artículo 161 BIS 3 del Código Fiscal de la Ciudad de México.

(...)

ARTÍCULO 161 BIS 3.- No se pagará el impuesto por la tenencia o uso de los siguientes vehículos:

I. Los eléctricos utilizados para el transporte público y **privado** de personas.

II. ... a la VIII. ...

...

...

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor, a partir del 1 de enero de 2024.

Dado en el palacio de la Ciudad de México, a los 25 días del mes de abril del año dos mil veintitrés.

ATENTAMENTE



TANIA LARIOS PÉREZ
DIPUTADA