Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, de la Ley del Impuesto sobre la Renta y de la Ley General de Cambio Climático, en materia de adquisición de bicicletas y vehículos no motorizados, suscrita por los diputados Jorge Álvarez Máynez, Salomón Chertorivski Woldenberg y Braulio López Ochoa Mijares, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

Los suscritos, diputados Jorge Álvarez Máynez, Salomón Chertorivski Woldenberg y Braulio López Ochoa Mijares integrantes del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXV Legislatura, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como el 6, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, someten a la consideración del pleno de la honorable Cámara de Diputados la siguiente iniciativa, con base en la siguiente

Exposición de Motivos

I. A lo largo de los años, la movilidad y los retos que representa, dado el crecimiento e incuso colapso de las ciudades, se ha convertido en una de las principales necesidades para las personas, ya que representa la oportunidad o no, de acceder a bienes y servicios que una urbe ofrece para hacer posible una vida digna. La movilidad representa uno de los principales retos para los gobiernos, ya que son los responsables de garantizar una movilidad bajo condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad a través de la implementación de políticas sostenibles de desarrollo, de la aplicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y de la legislación local vigente.

Por otro lado, la movilidad ocupa un papel importante en la sociedad, en tanto que permite la comunicación, la actividad económica e integra los diversos espacios públicos. Sin embargo, la ONU Hábitat ha evidenciado que, erróneamente para atender la movilidad urbana, se han destinado la mayor parte de los recursos públicos a la construcción de infraestructura vial en beneficio del transporte en automóvil privado, lo que ha agravado diversos problemas como los medioambientales y de salud de las personas.[1]

Hoy en día, México enfrenta diversos retos generados por la congestión vial, los altos costos de movilidad, pérdidas de tiempo en traslados, invasión de espacios públicos, hechos viales, contaminación del aire, inseguridad y rechazo al transporte público por ser inseguro, ineficiente y no sustentable.

La movilidad sostenible surge a raíz de la presencia de todos los retos antes mencionados, así como por el crecimiento desmedido de las ciudades y la función del transporte en el desarrollo fue reconocida por primera vez en 1992, durante la celebración de la Cumbre de las Naciones Unidas para la Tierra; posteriormente en el examen quinquenal de la ejecución del Programa 21 durante su decimonoveno período extraordinario de sesiones en 1997, la Asamblea General, señaló además que, en los 20 años siguientes, estaba previsto que el transporte fuese la principal causa de la creciente demanda mundial de energía, lo que hoy es una realidad en los países desarrolados y en aquellos en vías de desarrollo, es creciente la demandad de energía para el transporte y la movilidad.[2]

Posteriormente con la celebración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible de 2012 (Río+20), se concluyó que ell transporte sostenible se logra intensificar e integrar la economía, mejorar la equidad social, la salud, la resiliencia de las ciudades, los vínculos entre zonas urbanas y las rurales, con respeto al medio ambiente. Para noviembre de 2016, la Primera Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible se publicó el informe sobre las perspectivas mundiales del transporte sostenible titulado Mobilizing Sustainable Transport for Development .[3]

Por último, respecto de la “Agenda 2030” el transporte sostenible se integra en diferentes ODS y metas, como lo son seguridad alimentaria, la salud, la energía, el crecimiento económico, la infraestructura y las ciudades y los

asentamientos humanos, y forma parte escencial para la consecución del Acuerdo de París, ya que la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con la energía proceden del transporte.[4]

Es claro que la ausencia de políticas en materia de movilidad y transporte sostenible trae como consecuencias generación de gases de efecto invernadero, contaminación del aire, consumo excesivo de energías y la saturación de vías urbanas de comunicación. Una de las razones más importantes por la que generamos contaminación en las ciudades mexicanas, es por la falta de políticas de movilidad sostenibles que garanticen un medio ambiente sano y un aire limpio, así como los incentivos necesarios para que las personas modifiquen sus hábitos de movilidad diaria a una basada en la utilización de bicicletas tradicionales, vehículos de propulsión humana o bien vehículos eléctricos de pequeña potencia.

Es importante señalar que el uso de la bicicleta en nuestro país se incrementó derivado de la pandemia del Covid 19, ya que las personas evitaban el contacto y la aglomeración en el transporte público, por lo que las bicicletas se volvieron una alternativa sana, económica y segura.

De acuerdo con el estudio “Ciclismo en todo el mundo” de Ipsos, que incluía una encuesta en diferentes países acerca de las preocupaciones respecto a la bicicleta, 91 por ciento de los mexicanos consideraron que la bicicleta es un transporte que reduce el carbono y 90 por ciento aseguró que reduce el tráfico.[5] Por otro lado, se destaca que en México 29 por ciento de los encuestados usa bicicleta una vez por semana y 68 por ciento lo prefiere como medio de transporte.[6]

Por su parte, en la Ciudad de México, sólo dos de cada 10 hogares cuenta con una bicicleta, mientras 46.8 por ciento tiene automóvil o camioneta, según datos del Censo de Población y Vivienda 2020.[7]

Además de la bicicleta tradicional y la movilidad peatonal, los modos de micromovilidad eléctrica están aumentando su uso en varias ciudades del mundo y de nuestro país, siendo que la pandemia también fue un detonante para los cambios en la logística y movilidad de mercancías. El aumento del número de patines, bicicletas o motocicletas eléctricas en las ciudades se ha visto impulsado de la misma forma, por la promesa de resolver algunos de los problemas antes mencionados y en algunas ciudades se comienza a promover con mayor fuerza el uso de estos nuevos modelos de movilidad porque ofrecen resultados positivos para el medio ambiente y la sociedad.

II. Los beneficios del uso de la bicicleta y vehículos no motorizados se vinculan principalmente a la reducción de la congestión vehicular, el incremento del ciclismo, la mejora de la calidad del aire, además de representar una alternativa al transporte público.

El ITDP[8] menciona que el uso de vehículos no motorizados y bicicletas propician el control y dispersión urbana, promoviendo la creación de ciudades más sustentables que propicien entornos que reduzcan la emisión de gases de efecto invernadero.

Cabe destacar que el uso de la bicicleta previene que la población sea sedentaria, lo que ayuda a evitar riesgo de enfermedades crónicas no transmisibles como: la diabetes, hipertensión, obesidad, entre otras. De igual manera ayuda a mejorar la calidad del aire de las ciudades y que las personas recuperen los espacios públicos.

Asimismo, los desplazamientos en bicicleta contribuyen a alcanzar 1 de los 17 objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas, así como las metas de reducción de emisiones contaminantes establecidas en los acuerdos de París, es decir que la bicicleta garantiza una movilidad urbana saludable, segura y sostenible que representa un mecanismo para reducir la contaminación del aire y as mitigar las condiciones que han aquejado a

la población mexicana debido al aislamiento y soledad que han afectado la salud mental de los y las mexicanas debido a la pandemia de covid-19.[9]

En la actualidad la emisión de gases por parte de los automóviles y otros vehículos se ha vuelto en una de las principales problemáticas de las ciudades del mundo, por lo que promover el uso de la bicicleta implica una alternativa más sostenible a la hora de circular por entornos urbanos ya que fomenta el respeto al medio ambiente en todo momento.

Es oportuno recordar que México, es parte de una serie de instrumentos, acuerdos y tratados internacionales en materia ambiental que integran el marco jurídico en relación con el cuidado del ambiente, que con base en el artículo 1o. de la Constitución, para establecer de manera expresa que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, por lo que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.[10]

Es por eso que implementar acciones, estrategias y políticas en materia de movilidad sustentable, pueden ayudar a fortalecer el cumplimiento de los acuerdos mundiales para mejorar la calidad del aire y proteger al medio ambiente.

III. Por otro lado, el uso de la bicicleta también trae beneficios a la salud de la población, de hecho la Organización Mundial de la Salud asegura que el uso de la bicicleta proporciona una vida más saludable y que hasta 5 millones de muertes al año podrían evitarse si la población mundial hiciera uso de la bicicleta[11] .

Entre los beneficios para la salud, destacan los siguientes:

1. Reduce el riesgo de infarto en un 50 por ciento cada vez que el ritmo cardíaco aumenta y la presión arterial disminuye, haciendo que el corazón haga su trabajo más eficiente.

2. Aumenta la fortaleza de nuestro sistema inmunológico.

3. Mejora la postura, disminuye los dolores corporales y fortalece los músculos gracias a la tensión del ejercicio.

4. La mente recibe un respiro y evita pensamientos negativos, proyectas con más facilidad y las preocupaciones disminuyen evitando caer en depresiones, en conclusión, pedalear te convierte en alguien más positivo.

Asimismo, el uso constante de la bicicleta combate el estrés, reduce el sedentarismo; disminuye la obesidad, el riesgo de padecer una enfermedad cardiaca, mejora el sistema respiratorio y pulmonar, y disminuye las posibilidades de padecer diabetes.

IV. Por todo lo anterior, se considera oportuno presentar esta iniciativa, con la finalidad de fomentar el uso de la bicicleta tradicional o de vehículos no motorizados, mismos que sean asistido mediante propulsión eléctrica, y no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, mediante la eliminación del impuesto por la adquisición de alguno de estos medios de movilidad.

Asimismo, se busca que, en caso de que la bicicleta tradicional o algún vehículo no motorizado, sea herramienta de movilidad de una persona, ésta pueda hacer deducible el 100 por ciento del monto de su adquisición, es decir, se busca que toda persona trabajadora o asalariada pueda recibir de vuelta parte del precio por devolución de impuestos.

Por otro lado, subsidios o reembolsos gubernamentales para ayudar a acelerar la adopción de bicicletas tradicionales o de vehículos no motorizados, resulta ser una alternativa más para detener el cambio climático. Tal y como se hace en diversos lugares del mundo, donde el gobierno otorga un reembolso porcentual del costo total de la bicicleta o del vehículo no motorizado que la persona adquiera, con la finalidad de desincentivar el uso desmedido del automóvil. Por eso, proponemos también, que como parte de la política pública nacional para la mitigación se establezcan subsidios gubernamentales equivalentes al 20 por ciento del monto total en la adquisición de bicicletas tradicionales y de vehículos no motorizados , como parte de la implementación de acciones para enfrentar los efectos adversos del cambio climático.

V. En la bancada naranja consideramos fundamental incentivar el uso de modelos de movilidad más sustentable mediante incentivos fiscales, políticas públicas, estrategias, programas y proyectos integrales, que además ayuden a prevenir, controlar y mitigar la contaminación del aire mediante un enfoque de promoción a la movilidad activa o no motorizada y la micromovilidad eléctrica y con eso reconocer que el respirar aire limpio representa uno de los elementos vitales para los derechos humanos a un medio ambiente sano, a la salud y a una movilidad más eficiente y saludable.

Por lo expuesto, sometemos a consideración de esta honorable asamblea la siguiente Iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se adicionan y reforman diversas disposiciones de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, la Ley del Impuesto sobre la Renta y la Ley General de Cambio Climático

Primero. Se adiciona la fracción XI al artículo 9 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, para quedar como sigue:

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

I. a X. ...

XI. Bicicletas, bicicletas eléctricas, triciclos, patines, patinetas o cualquier otro vehículo de propulsión humana o de impulso eléctrico o asistido que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia, que proporcione una potencia continua normal igual o menor a 1 KW (1.34HP).

Segundo. Se reforma la fracción XIV del artículo 151 Ley del impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:

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

I. a VIII. ...

IX. Los gastos realizados por la compra de bicicletas, bicicletas eléctricas, triciclos, patines, patinetas o cualquier otro vehículo de propulsión humana o de impulso eléctrico o asistido que utilice cualquier otro tipo de energi?a o asistencia, que proporcione una potencia continua normal igual o menor a 1 KW (1.34HP), en la parte en que no excedan del salario mínimo general del área geográfica del contribuyente elevado al año, efectuados para las personas señaladas en la fracción que antecede.

...

...

...

...

Tercero. Se adiciona la fracción XII Bis del artículo 32 y se reforman las fracciones VII y VIII, recorriendo en sus términos lo subsecuente del artículo 82 de la Ley General de Cambio Climático para quedar como sigue:

Artículo 33. Los objetivos de las políticas públicas para la mitigación son:

I. a XI. ...

XII. Promover el incremento del transporte público, masivo y con altos estándares de eficiencia, privilegiando la sustitución de combustibles fósiles y el desarrollo de sistemas de transporte sustentable urbano y suburbano, público y privado;

XII Bis. Promover y fomentar mediante, programas, políticas y/o los subsidios gubernamentales establecidos en el artículo 83 de esta Ley, el uso de la bicicleta tradicional. de vehículos no motorizados, eléctricos, o asistidos que utilicen cualquier otro tipo de energía o asistencia, que proporcionen una potencia continua normal igual o menor a 1 KW (1.34HP) y no susceptibles de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora;

Artículo 82. Los recursos para apoyar la implementación de acciones para enfrentar los efectos adversos del cambio climático se destinarán a:

I. a VI. ...

VII. Compra de reducciones certificadas de emisiones de proyectos inscritos en el Registro o bien, cualquier otro aprobado por acuerdos internacionales suscritos por los Estados Unidos Mexicanos;

VIII. Subsidios gubernamentales equivalentes para la adquisición de bicicletas tradicionales y de vehículos no motorizados o que son asistidos mediante propulsión eléctrica, o asistidos que utilicen cualquier otro tipo de energía o asistencia, que proporcionen una potencia continua normal igual o menor a 1 KW (1.34HP) y no susceptibles de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora.

IX. Otros proyectos y acciones en materia de cambio climático que la comisión considere estratégicos.

Transitorios

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

Segundo. Una vez aprobado el presente decreto, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público deberá establecer una partida presupuestaria dentro del proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación inmediato siguiente a la aprobación del presente decreto, con la finalidad de otorgar los subsidios gubernamentales establecidos en la fracción VIII del artículo 82 de esta ley.

Tercero. Una vez aprobado el presente decreto, la Secretaría de Economía tendrá 120 días naturales para emitir los lineamientos para la entrega de los subsidios gubernamentales establecidos en la fracción VIII del artículo 82 de esta ley.

Cuarto. En un marco de coordinación, las legislaturas de los estados, promoverán las reformas necesarias en la Legislación Local, en un plazo no mayor a los 90 días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

Notas

1 ONU Hábitat. “Contaminación, automóviles y calidad del aire”. Recuperado de: https://onuhabitat.org.mx/index.php/contaminacion-automoviles-y-calidad-del-aire

2 Naciones Unidas ”Transporte Sostenible”. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. https://sdgs.un.org/es/topics/sustainable-transport

3 Ídem

4 Ibídem

5 IPSOS “Ciclismo en todo el mundo”. IPSOS. Recuperado de: https://www.ipsos.com/es-pe/el-ciclismo-en-el-mundo

6 ídem.

7 Inegi. “Censo 2020” Recuperado de:

https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/

8 ITDP “Guía de planeación del sistema de bicicletas públicos”. Recuperado de: https://mexico.itdp.org/documentos/guia-de-planeacion-del-sistema-de-bi cicleta-publica/

9 Excelsior. “¿A que se debe el aumento del uso de bicicletas en México?”. Recuperado de: https://www.excelsior.com.mx/trending/a-que-se-debe-el-aumento-de-uso-d e-bicicletas-en-mexico/1470244

10 CNDH. “El derecho humano al medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar”. Recuperado de:

https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-201 6/22-DH-alMedioAmbSano.pdf

11 Dirección regional de tráfico. “OMS promueve trayectos a pie y en bici”. Recuperado de: https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2022/06JUNIO/0616_Peat onesciclistasOMS.shtml

Salón de sesiones del honorable Congreso de la Unión, a 24 de mayo de 2023.

Diputados: Jorge Álvarez Máynez, Salomón Chertorivski Woldenberg (rúbrica) y Braulio López Ochoa Mijares.