



DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley de Coordinación Fiscal

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN  
Secretaría General  
Secretaría de Servicios Parlamentarios  
Centro de Documentación, Información y Análisis

DOF 31-12-2008

**DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley de Coordinación Fiscal.**

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 2008

PROCESO LEGISLATIVO	
01	<p><b>A.</b> 17-06-2008 Comisión Permanente. <b>INICIATIVA</b> con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta. Presentada por el Dip. Emilio Flores Domínguez, del Grupo Parlamentario del PAN. Se turnó a la Comisión de Hacienda y Crédito Público. Gaceta Parlamentaria, 19 de junio de 2008.</p>
	<p><b>B.</b> 20-08-2008 Comisión Permanente. <b>INICIATIVA</b> con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 4-B de la Ley de Coordinación Fiscal. Presentada por el Dip. Tomás Gloria Requena, del Grupo Parlamentario del PRI. Se turnó a la Comisión de Hacienda y Crédito Público. Gaceta Parlamentaria, 25 de agosto de 2008.</p>
	<p><b>C.</b> 30-09-2008 Cámara de Diputados. <b>INICIATIVA</b> con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes del Impuesto al Valor Agregado, del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos; y Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos. Presentada por el Dip. Jorge Emilio González Martínez, del Grupo Parlamentario del PVEM. Se turnó a la Comisión de Hacienda y Crédito Público. Gaceta Parlamentaria, 11 de septiembre de 2008</p>
	<p><b>D.</b> 23-10-2008 Cámara de Diputados. <b>INICIATIVA</b> con proyecto de decreto que adiciona un artículo transitorio al decreto por el que se reforma el artículo 14 de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos. Presentada por el Dip. Javier Guerrero García, del Grupo Parlamentario del PRI. Se turnó a la Comisión de Hacienda y Crédito Público. Gaceta Parlamentaria, 23 de octubre de 2008.</p>
02	<p>27-11-2008 Cámara de Diputados. <b>DICTAMEN</b> de la Comisión de Hacienda y Crédito Público, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes del Impuesto Sobre la Renta, del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos; y de Coordinación Fiscal. <b>Aprobado</b> con 237 votos en pro, 80 en contra y 8 abstenciones. Se turnó a la Cámara de Senadores. Gaceta Parlamentaria, 18 de noviembre de 2008. Discusión y votación, 27 de noviembre de 2008.</p>
03	<p>02-12-2008 Cámara de Senadores. <b>MINUTA</b> proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes del Impuesto Sobre la Renta, del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos; y de Coordinación Fiscal. Se turnó a las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público; y de Estudios Legislativos, Primera. Gaceta Parlamentaria, 02 de diciembre de 2008.</p>
04	<p>04-12-2008 Cámara de Senadores. <b>DICTAMEN</b> de las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público; y de Estudios Legislativos, Primera, con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley de Coordinación Fiscal.</p>



**DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley de Coordinación Fiscal**

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN  
Secretaría General  
Secretaría de Servicios Parlamentarios  
Centro de Documentación, Información y Análisis

DOF 31-12-2008

<b>PROCESO LEGISLATIVO</b>	
	<b>Aprobado</b> con 86 votos en pro y 1 abstención. Se turnó al Ejecutivo Federal, para sus efectos constitucionales. Diario de los Debates, 04 de diciembre de 2008. Discusión y votación, 04 de diciembre de 2008.
05	31-12-2008. Ejecutivo Federal. <b>DECRETO</b> por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley de Coordinación Fiscal. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 2008.

**A.**

17-06-2008

Comisión Permanente.

**INICIATIVA** con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta.

Presentada por el Dip. Emilio Flores Domínguez, del Grupo Parlamentario del PAN.

Se turnó a la Comisión de Hacienda y Crédito Público.

Gaceta Parlamentaria, 19 de junio de 2008.

**QUE REFORMA LA FRACCIÓN IX DEL ARTÍCULO 95 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, PRESENTADA POR EL DIPUTADO EMILIO FLORES DOMÍNGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN, EN LA SESIÓN DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL MARTES 17 DE JUNIO DE 2008**

El suscrito, Emilio Flores Domínguez, diputado federal integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la LX Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en los artículos 55, fracción II, 56, 62 y demás relativos del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a consideración del Congreso de la Unión la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforma la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, que se sustenta en la siguiente

**Exposición de Motivos**

La Ley del Impuesto sobre la Renta, en el Título Tercero, "Del Régimen de las Personas Morales con Fines no Lucrativos", enumera en el artículo 95 las personas morales que podrán ser consideradas no contribuyentes.

Concretamente la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta prescribe que las sociedades mutualistas de seguros que no operen con terceros ni realicen gastos para la adquisición de negocios, como premios, comisiones y otras semejantes, deben considerarse personas morales con fines no lucrativos y, por tanto, no contribuyentes del impuesto sobre la renta.

De conformidad con las Leyes General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros; y de Fondos de Aseguramiento Agropecuario y Rural, los fondos de aseguramiento agropecuario son reconocidos como entidades integradas a la materia de seguros, las cuales deberán sujetarse a lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros y serán reguladas, para efectos de su organización y funcionamiento, por el artículo 1, párrafo tercero, de la misma ley.

Los fondos de aseguramiento agropecuario y rural tienen por objeto, en términos generales, ofrecer protección mutualista y solidaria a sus socios a través de operaciones activas de seguros y coaseguros, circunscribiéndose a operaciones de daños en el ramo agrícola, de animales y otros bienes conexos a la actividad agropecuaria, rural y patrimonial, entre otras.

Dichas entidades desarrollan actividades semejantes a las propias de las sociedades mutualistas de seguros: valiéndose de las aportaciones de los socios, se busca la protección de los posibles siniestros derivados de riesgos inherentes a ciertos gremios productivos, como el agropecuario y rural, indemnizando a los afectados de tal forma que sus operaciones de seguro no produzcan lucro o utilidad para la sociedad ni para sus socios.

Conforme a lo dispuesto en la fracción I del artículo 7 de la Ley de Fondos de Aseguramiento Agropecuario y Rural, para constituir un fondo de aseguramiento se deberá establecer en el contrato social y en los estatutos su carácter de sociedad sin fines de lucro.

Lo que es más, por disposición del artículo 29 de la ley, los fondos de aseguramiento funcionarán de manera que las coberturas que practiquen no tengan fines de lucro para él mismo ni para los socios, y sólo se podrá cobrar a los socios las cuotas indispensables para sufragar gastos generales de gestión.

Además de la naturaleza jurídica no lucrativa de los fondos de aseguramiento, el artículo 31 de la Ley de Fondos de Aseguramiento Agropecuario y Rural acota las operaciones que pueden llevar a cabo, y éstos no reportan ingresos lucrativos.

Por tanto, se habrá de incorporar a los fondos de aseguramiento agropecuario y rural al régimen de las personas morales con fines no lucrativos previstos en Ley del Impuesto sobre la Renta, por los siguientes argumentos:

1. Las operaciones de seguros de los fondos de aseguramiento agropecuario y rural al indemnizar a los socios afectados con sus propios recursos no producen lucro o utilidad para la sociedad ni para sus socios.
2. Al constituirse los fondos de aseguramiento se debe expresar en su escritura constitutiva y en sus estatutos su carácter no lucrativo.
3. Los fondos de aseguramiento funcionan de manera que las coberturas que practiquen no tengan fines de lucro para él mismo ni para los socios, y se cobran a los socios sólo las cuotas indispensables para sufragar gastos generales de gestión.

Por lo expuesto, presento ante la Comisión Permanente del Congreso de la Unión la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto que reforma la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, con objeto de que se incluyan los fondos de aseguramiento agropecuario y rural en el régimen de las personas morales con fines no lucrativos**

**Artículo Único.** Se reforma la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:

**Artículo 95.** Para los efectos de esta ley, se consideran personas morales con fines no lucrativos, además de las señaladas en el artículo 102 de ésta, las siguientes:

I. a VIII. ...

**IX.** Sociedades mutualistas **y los fondos de aseguramiento agropecuario y rural** que no operen con terceros, siempre que no realicen gastos para la adquisición de negocios, como premios, comisiones y otros semejantes.

X. a XX. ...

**Transitorio**

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 11 de junio de 2008.

Diputado Emilio Flores Domínguez (rúbrica)

(Turnada a la Comisión de Hacienda y Crédito Público. Junio 17 de 2008.)

**B.**

20-08-2008

Comisión Permanente.

**INICIATIVA** con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 4-B de la Ley de Coordinación Fiscal.

Presentada por el Dip. Tomás Gloria Requena, del Grupo Parlamentario del PRI.

Se turnó a la Comisión de Hacienda y Crédito Público.

Gaceta Parlamentaria, 25 de agosto de 2008.

**QUE REFORMA EL ARTÍCULO 4o.-B DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO TOMÁS GLORIA REQUENA EN NOMBRE PROPIO, DE LA SENADORA AMIRA GÓMEZ TUEME Y DE LOS DIPUTADOS MARCO ANTONIO BERNAL GUTIÉRREZ, HORACIO GARZA GARZA, ENRIQUE CÁRDENAS DEL AVELLANO Y MIGUEL ÁNGEL GONZÁLEZ SALUM, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI, EN LA SESIÓN DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL MIÉRCOLES 20 DE AGOSTO DE 2008**

De conformidad con los artículos 71, fracción II, 72 y 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 55, fracción II, y 56 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, el suscrito, diputado Tomás Gloria Requena, en nombre propio, de la Senadora Amira Gómez Tueme y de los diputados Marco Antonio Bernal Gutiérrez, Horacio Garza Garza, Enrique Cárdenas del Avellano y Miguel Ángel González Salum, de Tamaulipas, integrantes del Grupo Parlamentario del PRI, por conducto de la Comisión Permanente y para efectos de su turno a la Cámara de Diputados, presenta la siguiente iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 4o.-B de la Ley de Coordinación Fiscal, en materia del Fondo de Extracción de Hidrocarburos, al tenor de la siguiente

### **Exposición de Motivos**

Es del conocimiento general que la actividad petrolera desempeña un papel estratégico en la economía global. Los hidrocarburos, en particular el petróleo, representan un bien de singular relevancia en los procesos económicos. Su comercialización genera altos ingresos.

Sin embargo, tanto en México como en el mundo, la actividad relacionada con la extracción, producción y procesamiento del petróleo y del gas no siempre refleja mejores condiciones de vida para las personas que viven en las poblaciones donde se realizan esas actividades; por el contrario, impactan negativamente a las otras actividades productivas de esas regiones, principalmente por el deterioro del medio ambiente, que se traduce en erosión de los suelos, disminución de la calidad del agua, emisión de gases contaminantes y pérdida de la biodiversidad por la modificación de los ecosistemas terrestres y marinos.

En nuestro país, en tanto entidad federal para el desarrollo exclusivo de las actividades a cargo del Estado mexicano, Petróleos Mexicanos ha incidido en conductas y actividades que presionan significativamente la infraestructura y los servicios necesarios para su funcionamiento y desarrollo, así como al medio ambiente, con lo que se generan demandas para la asignación de recursos públicos destinados a su atención y restauración, respectivamente.

Aunque reconocemos que Pemex busca establecer relaciones más armónicas con las comunidades donde realiza sus operaciones, toda vez que sus representantes están conscientes de que su presencia significa un factor determinante para un desarrollo sustentable de la región, si en realidad aspiramos a propiciar un equilibrio armónico entre las actividades de Pemex y las demás actividades productivas de las regiones, estados y municipios involucrados, resulta necesario establecer nuevos mecanismos que permitan hacer patente un vínculo directo entre el desarrollo específico de la industria petrolera en esos ámbitos y el mejoramiento de las condiciones de vida para la población donde se llevan a cabo.

De esta manera, corresponde a las dependencias competentes de los tres órdenes de gobierno, a Pemex y a la sociedad en general, coordinar los esfuerzos tendentes a evaluar, atender y remediar las afectaciones de diversa índole que ocasiona la industria petrolera, con lo que se determina un compromiso de corresponsabilidad entre quienes generan y quienes reciben las consecuencias de esas actividades.

Hasta ahora observamos con interés que con motivo de la reforma energética se han realizado debates y análisis de las iniciativas y propuestas presentadas. Sin embargo, no hay planteamientos federalistas sobre la

forma directa en que las entidades federativas y los municipios de las mismas, puedan legítimamente recibir beneficios específicos directos derivados de la extracción, aprovechamiento y transformación básica de los hidrocarburos que se realizan dentro de su territorio, a pesar de que en el curso de su historia han padecido múltiples impactos negativos, sin que la federación los haya resarcido plenamente.

Si todos coincidimos en que es necesario realizar mayor inversión económica en Pemex, con la consecuente creación de empleos, y abrir la posibilidad a la construcción de refinerías y el aumento en la capacidad de Pemex para realizar las tareas inherentes a su objeto, entonces es absolutamente indispensable observar la problemática detectada en las entidades federativas y sus municipios en materia tanto de ampliación y mantenimiento de infraestructura y equipamiento como de deterioro al medio ambiente y las dificultades para asegurar la sustentación del desarrollo. Ello implica reflexionar el aliento a la participación de los beneficios de la industria petrolera para esos ámbitos locales. Es la vía para hacer frente al gran pasivo social que obligadamente debe ser resarcido.

En efecto, si bien el país ha tenido grandes beneficios por extracción, aprovechamiento y procesamiento de hidrocarburos en las zonas donde se ha desarrollado la industria petrolera, son muy pocos los efectos positivos que se sienten a nivel local, a pesar de que la actividad de Pemex y sus contribuciones representan más de un tercio de los ingresos fiscales de la nación.

Con el ánimo de iniciar la corrección de esta situación, en las reformas al sistema fiscal mexicano y en particular a las normas de coordinación entre la federación y las entidades federativas en el ámbito fiscal, la Ley de Coordinación Fiscal incorporó a partir del presente año los denominados "Fondo de Fiscalización" y "Fondo de Extracción de Hidrocarburos", sin demérito de la recaudación prevista en la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios por enajenación de gasolina o diesel. Las recaudaciones participables en términos de estos conceptos se establecieron para fortalecer los ingresos y la capacidad de las entidades federativas para hacer frente al cumplimiento de sus funciones constitucionales, enfatizándose que el Fondo de Extracción de Hidrocarburos se concentraría en las entidades federativas donde se realizan actividades de esa naturaleza.

En particular debe destacarse que el Fondo de Fiscalización (1.25 por ciento de la recaudación federal participable) y el Fondo de Extracción de Hidrocarburos (0.46 por ciento del importe por el derecho ordinario sobre hidrocarburos para las entidades federativas donde se realizan actividades de extracción de petróleo y gas) no tienen señalado un destino específico del gasto público.

No así en lo relativo a los ingresos de 9/11 partes de la recaudación del impuesto especial sobre producción y servicios por la enajenación de gasolinas y diesel. En este caso la aplicación de los recursos ha de ser en forma exclusiva para inversiones en infraestructura vial, en infraestructura hidráulica, en proyectos de movilidad urbana y en programas de protección y conservación ambiental, destinándose al menos una octava parte de esos ingresos a este último objeto.

No obstante el avance referido con el establecimiento del Fondo de Extracción de Hidrocarburos, existe riesgo de que el importe derivado del porcentaje del derecho ordinario de hidrocarburos que integra el Fondo de Extracción de Hidrocarburos, de por sí bajo, disminuya año con año debido al cambio en el régimen fiscal de Pemex, pues dicho derecho pasó de 79 por ciento en 2007 a 74 por ciento en 2008, y se prevé que llegará 71.5 por ciento en 2014. Ello limitaría la disponibilidad de recursos destinados a resarcir a los estados con actividad petrolera.

Como es sabido, los recursos del fondo en cuestión se distribuyen mediante una fórmula elaborada en función del volumen de extracción de hidrocarburos, siendo 75 por ciento por crudo y 25 por ciento por gas natural; sin embargo, las diarias y cada vez mayores actividades extractivas, como son la perforación de nuevos pozos de extracción de gas y crudo, hacen que actualmente no corresponda la relación de porcentajes de esas actividades en el conjunto de las tareas extractivas.

Por tanto, cada día que pasa se hace evidente que menos de medio punto porcentual de un derecho descendente resulta ser una previsión muy baja para permitir a estados y municipios donde se desarrollan actividades extractivas, una inversión adecuada para resarcir los impactos de dicha industria y contribuir a su operación en un entorno positivo.

Como se ha expuesto, el fondo considera como único criterio compensatorio la extracción de hidrocarburos. La fórmula no considera la exploración, la apertura y el desarrollo de nuevos pozos puestos en reserva, ni los costos sociales y económicos que generan otras actividades de Pemex, en particular, las asociadas a la producción de petrolíferos y petroquímicos básicos, que por sus impactos significativos en la infraestructura y el ambiente de donde se realizan también deberían ser compensados.

Debido a esta deficiencia, entidades con una fuerte presencia de Pemex simplemente no se benefician de este fondo, como Guanajuato, Hidalgo, Nuevo León y Oaxaca. Al mismo tiempo otras, a pesar de su importancia petrolera, tienen una participación muy baja en dicho fondo, como Veracruz, con 6.7 por ciento de participación, y Tamaulipas, con 9.2 por ciento, a pesar de que en sus territorios no sólo se efectúan actividades de exploración y producción petrolera y de gas, sino también de producción de petrolíferos y petroquímicos básicos. Eso sin contar la gran cantidad de accidentes sufridos en sus regiones a lo largo de la historia de la industria petrolera de nuestro país.

En consecuencia, el fondo debe superar la insuficiencia conceptual para replantearse, de manera que prevea tanto los efectos, las necesidades, los riesgos de las labores de exploración y extracción de petróleo y de gas, como por las actividades y riesgos de la producción de petrolíferos y de sustancias de la petroquímica básica.

A su vez, debe prever mayor porcentaje para compensar a los estados y municipios donde se desarrolla la industria petrolera, por los beneficios que la extracción de hidrocarburos y la producción de petrolíferos y de petroquímicos básicos brindan a las finanzas públicas nacionales, de tal suerte que se tomen en cuenta los altos costos que pagan esas regiones por el deterioro ambiental, la incidencia de accidentes y contingencias ecológicas derivadas de las actividades petroleras y el desgaste de la infraestructura que generan Pemex y sus organismos subsidiarios.

En tal virtud, a partir del establecimiento del Fondo de Extracción de Hidrocarburos se propone su transformación en "Fondo de Hidrocarburos", para considerar además de la extracción de hidrocarburos, la nueva relación de exploración y apertura de pozos en las entidades federativas donde se extrae el petróleo y el gas; así como considerar también a aquellas entidades donde se realizan actividades de producción de petrolíferos y de transformación en el ámbito de la petroquímica básica.

Esta propuesta se basa en diversas consideraciones inherentes a la connotación nacional de los hidrocarburos y la industria petrolera, así como a la contribución que al buen éxito de sus actividades se realiza en las entidades federativas donde hay actividades de exploración, extracción, producción y transformación de hidrocarburos.

Si algún elemento de convicción general existe en nuestro país con relación a los hidrocarburos es que constituyen una riqueza nacional; una riqueza que pertenece a la nación mexicana y, por ende, a todos y cada uno de los mexicanos.

Ese patrimonio público se encuentra distribuido geográficamente en distintos ámbitos de nuestra República. En particular, como se ha señalado, las actividades extractivas de petróleo y de gas se llevan a cabo en el territorio de Campeche, Chiapas, Tamaulipas, Tabasco y Veracruz. Lo anterior entraña que la preponderancia de la industria petrolera requiera inversiones, entre otras, en cuanto a desarrollo y mantenimiento de la infraestructura física básica de caminos y vías de comunicación terrestres, así como de dotación de servicios públicos en ámbitos urbanos y rurales. A su vez, debemos hacernos cargo de que la industria petrolera conlleva procesos que pueden afectar y han afectado la sustentabilidad del desarrollo, por lo que en forma consecuente es indispensable invertir en procesos de restauración y preservación del ambiente.

Cabe insistir, por otro lado, que la industria petrolera entraña no sólo las tareas de extracción de hidrocarburos, con su inicial exploración, sino también su transformación mediante procesos de refinación y de petroquímica básica a cargo del Estado mexicano. Por razones estratégicas de ubicación geográfica, tanto por la cercanía y el traslado del petróleo y del gas como por su relevancia para efectos de distribución a la república y de exportación al extranjero, las instalaciones de la industria petrolera en la que se producen petrolíferos y se llevan a cabo procesos previstos en el concepto *petroquímica básica* se construyen específicamente en algunas entidades federativas de nuestra república.

Así, además de las entidades federativas ya mencionadas en materia de extracción de petróleo, figuran como entidades donde se efectúan actividades de producción de gas Campeche, Nuevo León, Tabasco,

Tamaulipas y Veracruz; como entidades donde se realizan actividades de producción de petrolíferos Guanajuato, Hidalgo, Nuevo León, Oaxaca, Tamaulipas y Veracruz; y, como entidades donde se ubican tareas de producción de petroquímicos de Pemex, Chiapas, Guanajuato, Hidalgo, Nuevo León, Oaxaca, Tabasco, Tamaulipas y Veracruz.

Si bien el total de los ingresos por concepto del derecho ordinario sobre hidrocarburos contribuye al financiamiento integral de las finanzas públicas nacionales, se ha reconocido la pertinencia de considerar un porcentaje de dichos ingresos para apoyar el desarrollo de las entidades donde se llevan a cabo actividades extractivas de hidrocarburos, a fin de contribuir a la inversión pública local, es factible avanzar en el fortalecimiento del Fondo de Hidrocarburos previsto en la Ley de Coordinación Fiscal, y en la vinculación de esos ingresos a actividades específicas sancionadas en el propio ordenamiento.

Como se señaló, el Fondo de Extracción de Hidrocarburos representa 0.46 por ciento de los ingresos anuales por concepto del derecho ordinario sobre hidrocarburos que Petróleos Mexicanos entera a la nación por conducto de la federación. Ese fondo beneficia hoy en Campeche, Chiapas, Tamaulipas, Tabasco y Veracruz en términos de la fórmula prevista en el artículo 4o.-B de la Ley de Coordinación Fiscal; se distinguen sendos coeficientes de extracción de petróleo y gas, y de producción de gas asociado y no asociado.

Ahora se propone incrementar el número de entidades federativas beneficiarias de estos recursos, al incluir a aquellas donde se realizan actividades de transformación de los hidrocarburos y la elevación a 2 por ciento del derecho ordinario sobre hidrocarburos como ingreso distribuible al conjunto de entidades federativas donde se realizan actividades extractivas y de producción de petrolíferos y petroquímicos básicos. Cabe señalar que ese porcentaje equivale a los ingresos fiscales federales de menos de cinco días del derecho ordinario sobre hidrocarburos.

A su vez, se propone replantear la distribución del fondo para que la mitad se asigne de acuerdo con el volumen de extracción; se prevé cambiar la fórmula actual de 75 por ciento por crudo y 25 por ciento por gas y connotar la nueva relación de apertura y exploración de nuevos pozos, para llevarla a 60 por ciento por crudo y 40 por ciento por gas; y que la otra mitad se asigne en 90 por ciento en función de la producción de petrolíferos y 10 por ciento en función de petroquímicos básicos, toda vez que esos porcentajes corresponden aproximadamente al peso específico de esas actividades en las cuentas económicas nacionales, aunque tomando en cuenta que la petroquímica básica incrementa al doble el riesgo para su población.

Así, al considerar no sólo la extracción de hidrocarburos, sino también la producción de petrolíferos y petroquímicos, se verían favorecidos estados y municipios que actualmente no están incluidos en el fondo, tales como Guanajuato, Hidalgo, Nuevo León y Oaxaca, a pesar de la fuerte presencia de las actividades de Pemex en su territorio.

De igual modo, los que ya reciben ingresos del fondo verían incluida su participación en actividades productivas de petrolíferos y petroquímicos básicos. Ello reflejaría de mejor manera su importancia para las distintas vertientes de la industria petrolera nacional.

En forma adicional, es conveniente establecer un mandato legal preciso sobre el objeto del gasto del Fondo de Hidrocarburos. Hemos argumentado que este fondo constituye un mecanismo de compensación y apoyo a las entidades federativas por su contribución al buen desarrollo de las actividades de la industria petrolera. Debe ser un ingreso que objetivamente quede vinculado a la razón de su establecimiento.

Por ello, como ocurre con el señalamiento de otros fondos previstos en la Ley de Coordinación Fiscal y, significativamente el de los ingresos por enajenación de gasolinas y de diesel, se plantea vincular los recursos del Fondo de Hidrocarburos a dos actividades específicas de gasto: la inversión en programas de infraestructura, equipamiento y prestación de servicios públicos, y la inversión en programas de protección, conservación y restauración del ambiente; se prevé que la inversión en el segundo objeto referido no sea menor que 20 por ciento de los recursos recibidos con motivo de este fondo.

Adicionalmente, con relación al destino de estos recursos, se plantea que los ingresos derivados del Fondo de Hidrocarburos no podrán utilizarse para sustentar el gasto corriente de las entidades federativas y municipios que los reciban.



El hecho de que regiones y estados productores y transformadores de petróleo cuenten con un mecanismo de apoyo fiscal federal directo por el desgaste que implican las actividades de la industria petrolera que se realizan en sus jurisdicciones, representa una manera idónea de resarcir el impacto del medio ambiente y el deterioro en la infraestructura y los servicios públicos.

Por lo anterior, presentamos a esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto que reforma el artículo 4o.-B de la Ley de Coordinación Fiscal**

**Único.** Se reforma el artículo 4o.-B de la Ley de Coordinación Fiscal, para quedar como sigue:

**Artículo 4o.-B.** El Fondo de Hidrocarburos estará formado con 2 por ciento del importe obtenido por el derecho ordinario sobre hidrocarburos pagado por Pemex Exploración y Producción, en términos de lo previsto en el artículo 254 de la Ley Federal de Derechos.

El fondo a que se refiere este artículo será distribuido entre las entidades federativas que formen parte de las clasificaciones de extracción de petróleo y gas, así como de producción de petrolíferos y petroquímicos básicos, definidas en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, de acuerdo con la fórmula siguiente:

$$Tit=(0.3 C1it+0.2 C2it+0.45 C3it+0.05 C4it) FHIt$$

en donde *FHIt* se refiere al Fondo de Hidrocarburos en el año por repartir.

$$C1_{i,t} = \frac{EXP_{i,t-1}}{\sum_i EXP_{i,t-1}}$$

es el coeficiente relativo a la extracción de petróleo y gas.

$$C2_{i,t} = \frac{EXG_{i,t-1}}{\sum_i EXG_{i,t-1}}$$

es el coeficiente relativo a la producción de gas asociado y no asociado.

$$C3it = \frac{PPI_{i,t-1}}{\sum_i PPI_{i,t-1}}$$

es el coeficiente relativo a la producción de petrolíferos.

$$C4it = \frac{PQi_{i,t-1}}{\sum_i PQi_{i,t-1}}$$

es el coeficiente relativo a la producción de petroquímicos básicos.

*EXP<sub>i,t-1</sub>* es el valor de extracción bruta de los hidrocarburos de la entidad federativa *i* conforme a la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

*EXG<sub>i,t-1</sub>* es el valor de producción de gas natural asociado y no asociado de la entidad federativa *i*, en el año anterior para el cual se realiza el cálculo, según el Sistema de Información Energética;

$PPi,t-1$  es el valor de producción de petrolíferos de la entidad federativa  $i$ , en el año anterior para el cual se realiza el cálculo, según el Sistema de Información Energética.

$PQi,t-1$  es el valor de producción de petroquímicos básicos de la entidad federativa  $i$ , en el año anterior para el cual se realiza el cálculo, según el Sistema de Información Energética.

$\dot{O}$  es la sumatoria de la variable que le sigue, sobre las entidades que formen parte de la clasificación de extracción de petróleo y gas, así como de la clasificación de producción de petrolíferos y petroquímicos básicos definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público enterará a las entidades federativas las cantidades correspondientes, a más tardar el 25 del mes posterior a la presentación de los pagos provisionales a que se refiere el artículo 255 de la Ley Federal de Derechos. Asimismo, dicha dependencia efectuará el ajuste que corresponda a los enteros mensuales provisionales, de acuerdo con la declaración definitiva a que se refiere el artículo 254 de dicha ley.

Los recursos que reciban las entidades federativas en términos de este artículo deberán destinarse a la inversión en programas de infraestructura, equipamiento y prestación de servicios públicos; y a la inversión en programas de protección, conservación y restauración del ambiente y de desarrollo científico y tecnológico para ese propósito, incluidos en ambos casos los estudios y proyectos correspondientes. De todos los recursos de este fondo, al menos 20 por ciento se dedicará al segundo objeto de inversión previsto en este párrafo.

Al menos 20 por ciento de los recursos percibidos con motivo de este fondo por las entidades federativas se distribuirá entre los municipios de las entidades, conforme a la determinación de la legislatura del estado, y se destinarán a los objetos del gasto previsto en el párrafo anterior.

En todo caso, los recursos de este fondo que correspondan a las entidades federativas y a los municipios de éstas no podrán destinarse a financiar su gasto corriente.

Dado en Palacio Legislativo de San Lázaro, a 20 de agosto de 2008.

**Senadora** Amira Gómez Tueme (rúbrica); **Diputados** Tomás Gloria Requena (rúbrica), Marco Antonio Bernal Gutiérrez, Horacio Garza Garza (rúbrica), Enrique Cárdenas del Avellano, Miguel Ángel González Salum (rúbrica).

(Turnada a la Comisión de Hacienda y Crédito Público. Agosto 20 de 2008.)

**C.**

30-09-2008

Cámara de Diputados.

**INICIATIVA** con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes del Impuesto al Valor Agregado, del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos; y Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos.

Presentada por el Dip. Jorge Emilio González Martínez, del Grupo Parlamentario del PVEM.

Se turnó a la Comisión de Hacienda y Crédito Público.

Gaceta Parlamentaria, 11 de septiembre de 2008.

**QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LAS LEYES DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, Y FEDERAL DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS, SUSCRITA POR LOS DIPUTADOS JORGE EMILIO GONZÁLEZ MARTÍNEZ, JOSÉ ANTONIO ARÉVALO GONZÁLEZ Y DIEGO COBO TERRAZAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM**

Los diputados Jorge Emilio González Martínez, José Antonio Arévalo González y Diego Cobo Terrazas, de la LX Legislatura del honorable Congreso de la Unión, a nombre del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en los artículos 4o, párrafo cuarto, 71, fracción II, 72, 73, fracción XXX, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 55, fracción II, 56, 63 y 64 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y demás disposiciones jurídicas aplicables, presentan ante esta honorable asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto con base en la siguiente

**Exposición de Motivos**

Un auto híbrido es el que funciona con dos o más fuentes de energía combinadas. Estos autos surgieron por la necesidad de crear medios de transporte menos contaminantes y que utilicen menor cantidad de combustible. Los híbridos disponibles comercialmente utilizan como fuente principal la electricidad almacenada en baterías y, como fuente alterna, la combustión de gasolina, diesel o gas; el sistema electrónico determina qué fuente usar y cuándo hacerlo.

Los motores de combustión tienen eficiencia menor a 40 por ciento, es decir, que 6 de cada 10 litros se pierden en forma de calor, ruido y vibraciones. Como contraparte, los modelos híbridos experimentales han alcanzado una eficiencia de hasta 90 por ciento y sus emisiones contaminantes con respecto a los de combustión son hasta 83 por ciento menores en bióxido de carbono (CO<sub>2</sub>). Por consiguiente, los híbridos tienen un potencial importante para ahorrar combustible y reducir emisiones contaminantes en el sector del transporte.

Los híbridos comerciales tienen alto rendimiento en zonas urbanas: utilizan hasta 35 por ciento menos combustible, ya que el motor eléctrico recarga sus baterías al frenar y el motor de combustión se desgasta menos, porque no se usa en recorridos cortos; así, el sistema completo genera menos ruido y tiene mayor estabilidad.

Actualmente se están desarrollando otras tecnologías para crear transportes más eficientes y menos contaminantes, con base en celdas de hidrógeno, aire comprimido y baterías solares, entre otros. Estas opciones aún no se materializan en modelos comerciales, de modo que los autos híbridos son la única muestra tangible del transporte ecológico-eficiente y representan una tecnología en transición que requiere apoyo para desarrollarse plenamente.

Cabe mencionar que los modelos híbridos no son los únicos autos eficientes que existen en el mercado. El Consejo Americano para una Economía Eficiente en Energía (ACEE) publica anualmente las estadísticas de automóviles eficientes.

En 2008, los 10 mejores son los siguientes:

<b>Modelo</b>	<b>Combustible</b>	<b>Rendimiento* en ciudad</b>	<b>Rendimiento* en carretera</b>
Honda Civic GX	Gas natural comprimido	10	15
Toyota Prius	Gasolina	20	19
Honda Civic Híbrido	Gasolina	17	19
Smart Fortwo convertible/coupé	Gasolina Premium/transmisión ajustable	14	17
Toyota Yaris	Gasolina	12	15
Nissan Altima Híbrido	Gasolina	15	14
Toyota Corolla	Gasolina	12	16
Mini Cooper / Clubman	Gasolina Premium	12	16
Ford Focus	Gasolina	10	15
Toyota Camry Híbrido	Gasolina	14	14

\* El rendimiento está calculado con base en los kilómetros por litro.

Fuente: Vehículos más verdes del 2008. Consejo Americano para una Economía Eficiente en Energía, [www.greencars.org/highlights\\_greenest.htm](http://www.greencars.org/highlights_greenest.htm)

Analizando la tabla anterior, concluimos que si nuestro objetivo es lograr una mejora ambiental y ahorrar recursos, debemos impulsar los autos con menores emisiones totales, sin importar que sean híbridos o no.

A nivel internacional, ya se observa la tendencia de utilizar el reporte de emisiones contaminantes como criterio para incentivos fiscales. El Reino Unido fue el primer país en establecer este criterio, seguido por varios miembros de la Unión Europea.

La siguiente tabla muestra la porción del ved (Vehicle Excise Duty) que se calcula con base en las emisiones. Esto equivaldría a que una parte de la tenencia fuera calculada con este criterio.

<b>Emisiones de carbono (g CO<sub>2</sub>e/km)</b>	<b>Autos de gasolina o diesel (£)</b>	<b>Autos de combustible alternativo (£)</b>
Hasta 100	0	0
101-120	35	15
121-150	120	100
151-165	145	125
166-185	170	150
Más de 185	210	195

Fuente: Tasas para el ved. Agencia de licencias de conductores y vehículos. Reino Unido, [www.dvla.gov.uk/media/pdf/forms/v149.pdf](http://www.dvla.gov.uk/media/pdf/forms/v149.pdf)

A pesar de que México actualmente no está obligado a reducir sus emisiones contaminantes, se espera que próximamente adquiera este compromiso. En una perspectiva realista, nuestro sector transporte tendrá que reducir sus emisiones a por lo menos 160 gramos de bióxido de carbono equivalente por kilómetro (g CO<sub>2</sub>e/km) para el año 2012.

El esquema actual de impuestos para automóviles en nuestro país concentra la recaudación en los vehículos nuevos, provocando que los autos con 10 años de antigüedad paguen 0.3 por ciento del valor de adquisición, en contra del 3 por ciento que pagan los nuevos. Por consiguiente, los vehículos más antiguos pagan menos cuando más contaminan.

La Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles ha detectado que el método actual de recaudación impide la renovación del parque vehicular y promueve la permanencia de los autos obsoletos, favoreciendo la inseguridad y contaminación.

Con base en lo anterior, proponemos adicionar dentro de la tenencia anual un impuesto sobre las emisiones de carbono para vehículos terrestres. Esto sería aplicable a los automóviles de año modelo 2009 en adelante. Los vehículos con menores emisiones tienen exención total y los de mayores emisiones tienen el mayor impuesto. Por simplicidad, nuestra propuesta establece solamente tres categorías: la primera de 0 a 149.9, la segunda de 150 a 199.9 y la tercera de 200 o más gramos de bióxido de carbono equivalente por kilómetro (g CO<sub>2</sub>e/km).

Bajo el esquema propuesto, los autos híbridos y otros modelos eficientes que se venden en México tendrían exención total, puesto que sus emisiones son menores a 149.9 gCO<sub>2</sub>/km.

Por ejemplo:

- Honda Civic híbrido, 100 gCO<sub>2</sub>/km
- Smart Fortwo, 119 gCO<sub>2</sub>/km
- Renault Mégane, 133 gCO<sub>2</sub>/km
- Jetta diesel, 135 gCO<sub>2</sub>/km
- Seat Ibiza, 141 gCO<sub>2</sub>/km

Algunos autos que entrarían en la segunda categoría (150 a 199.9 g CO<sub>2</sub>e/km) son los siguientes:

- Pontiac, 165.5 gCO<sub>2</sub>/km
- Volkswagen, 179 gCO<sub>2</sub>/km
- Peugeot, 185.6 gCO<sub>2</sub>/km
- Mazda, 192 gCO<sub>2</sub>/km
- Chevrolet, 197.2 gCO<sub>2</sub>/km

Los autos más contaminantes entrarían en la última categoría (más de 200 g CO<sub>2</sub>e/km):

- Cadillac, 235.7 gCO<sub>2</sub>/km
- Hummer, 247.5 gCO<sub>2</sub>/km
- Lincoln, 310 gCO<sub>2</sub>/km
- BMW M5, 530 gCO<sub>2</sub>/km
- Rolls Royce Phantom, 574

El Centro Mario Molina indica, en un estudio reciente,<sup>1</sup> que los autos, de acuerdo a su tipo, tienen las siguientes emisiones promedio:

subcompacto	150.25	154.56
compacto	172.04	183.22
lujo	208.40	269.81
deportivo	219.34	248.34
Auto Ligero	180.35	224.41
CUM	218.51	262.29
Camion	238.02	250.95
SUV's & LDT's	225.53	259.21
Total	180.88	238.19

Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> por clase de vehículos y promedio. Hecho por el Centro Mario Molina con información de la Conae, de la AMIA, entre otras.

El objetivo del impuesto que pretendemos crear será coadyuvar a la reducción efectiva de emisiones del sector transporte antes del año 2012. Como complemento, proponemos que la tenencia aplicable a los automóviles eléctricos o híbridos nuevos sea de cero por ciento en vez del actual 0.16 por ciento del valor total. Cabe destacar que el impacto presupuestal calculado que tendrá la tasa reducida actual para automóviles eléctricos es el siguiente:

- En 2008, 5.6 millones de pesos, representando un 0.00005 por ciento del producto interno bruto (PIB).
- En 2009, se espera la misma cantidad, con la misma proporción del PIB.

Considerando que la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos será abrogada a partir del 1 de enero de 2012, por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 21 de diciembre de 2007, al llegar esa fecha, deberán establecerse otras medidas legislativas para actualizar los impuestos sobre emisiones, de acuerdo a la situación que prevalezca en el sector y a los compromisos de reducción de emisiones que haya adquirido México para entonces.

En consecuencia, la reforma que proponemos en el impuesto sobre tenencia se convierte en el primer paso para difundir en el sector transporte la tendencia mundial hacia la cultura de "quien contamina más, paga más".

Además de la tenencia, la legislación mexicana actual indica la aplicación de los siguientes impuestos a los automóviles:

Impuesto general de importación. Deberá pagarse un arancel ad valorem del 10 por ciento de impuesto general de importación; el citado impuesto deberá determinarse y pagarse con actualizaciones desde la fecha en la que se haya realizado la importación temporal y hasta la fecha de pago del pedimento de importación definitiva.

Derecho de trámite aduanero. Se pagará una cuota de 8 al millar. Si el valor es menor a 179.99 pesos, se pagará este último. Referencia: regla 2.6.24 de las reglas de carácter general en materia de comercio exterior.

Impuesto sobre automóviles nuevos (ISAN). En la importación de automóviles usados se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados (DOF 22 de agosto de 2005). Están obligados al pago del ISAN las personas físicas y las morales que importen en definitiva al país automóviles que corresponden a los 10 años modelo inmediato anteriores.

Impuesto al valor agregado (IVA). Deberá aplicarse una tasa del 15 por ciento, establecida en el artículo 1o. de la Ley del IVA, o la tasa del 10 por ciento, si la importación se realiza por un importador residente en la región fronteriza en los términos del artículo 2o. de la Ley del IVA, considerando como base gravable el 30 por ciento del valor en aduana del vehículo, adicionado con el impuesto general de importación y las demás contribuciones que se paguen con motivo de su importación definitiva.

Otros impuestos locales, pagos de derechos, pagos de verificación y normas específicas que los estados establecen.

Es importante destacar que el impuesto general de importación y el derecho de trámite aduanero se consideran pagos esenciales para tener el control sobre la importación definitiva de estos vehículos. Por consiguiente, resultaría más factible un apoyo adicional a los autos ecológico-eficientes por medio del ISAN y del IVA.

La Ley de Ingresos de la Federación 2008 estableció un estímulo fiscal consistente en la exención del pago del ISAN para los autos cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, y aquéllos eléctricos que además cuenten con un motor de combustión interna. El impacto presupuestal calculado que tendrá esta medida es el siguiente:

- En 2008, 0.8 millones de pesos, representando un 0.00001 por ciento del PIB.
- En 2009, 1.1 millones de pesos, con la misma proporción.

Por consiguiente, nuestra propuesta consiste en otorgar a los autos híbridos y eléctricos una exención definitiva del ISAN.

Asimismo, proponemos una exención total del IVA para estos automóviles, en virtud de que consideramos no mermará significativamente las finanzas públicas, ya que para 2009 se han proyectado 496 mil 942 millones de pesos, y la exención de este gravamen representaría la venta anual de 10 a 100 vehículos, cifra menos que representativa de los 2.02 por ciento de gastos fiscales previstos para el 2009 del PIB.

Por último, no proponemos un artículo transitorio que establezca la periodicidad de la exención propuesta, porque será el propio legislador el que tendrá que modificar la ley cuando estas nuevas tecnologías alcancen su penetración en el mercado y un uso amplio entre el consumidor, eliminando entonces dicha exención.

El cambio climático, producido mayormente por las emisiones de carbono a la atmósfera, y nuestro futuro en el ámbito petrolero deben ser alicientes suficientes para impulsar tecnologías energéticas eficientes. Lo que esta iniciativa propone es que el mercado adopte estas tecnologías con la celeridad que requiere nuestro país.

Por lo anteriormente expuesto, los diputados Jorge Emilio González Martínez, José Antonio Arévalo González y Diego Cobo Terrazas, de la LX Legislatura del honorable Congreso de la Unión, a nombre del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, someten a la consideración de esta honorable asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de

**Decreto que adiciona la fracción VI al artículo 5o. y reforma el artículo 14-B de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos; adiciona la fracción IV al artículo 8o de la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos; y adiciona la fracción X al artículo 9o de la Ley del Impuesto al Valor Agregado**

**Artículo Primero.** Se adiciona la fracción VI al artículo 5o. y se reforma el artículo 14-B, ambos de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, para quedar como sigue:

**Artículo 5o.** Tratándose de automóviles, omnibuses, camiones y tractores no agrícolas tipo quinta rueda, el impuesto se calculará como a continuación se indica:

I. a V. ...

**VI. Para automóviles nuevos modelo 2009, y posteriores, se aplicará adicionalmente a lo señalado en las fracciones anteriores un impuesto sobre emisiones de carbono, calculado de la siguiente forma:**

<b>Emisiones de carbono (g CO<sub>2</sub>e/km)</b>	<b>Tasa que debe aplicarse sobre el valor total del automóvil (por ciento)</b>
Hasta 149.9	0
150 a 199.9	0.05
200 o más	1.00

**El reporte de emisiones de carbono deberá realizarse de acuerdo a las disposiciones que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales expida para tal efecto. Previamente a la enajenación de un vehículo nuevo, el enajenante deberá informar el índice de emisiones al consumidor.**

Para los efectos de este artículo, se entiende por vehículos destinados a transporte de más de 15 pasajeros, o para el transporte de efectos los camiones, vehículos *pick up* sin importar el peso bruto vehicular, tractores no agrícolas tipo quinta rueda, y minibuses, microbuses y autobuses integrales, cualquiera que sea su tipo y peso bruto vehicular.

**Artículo 14-B.** Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, y de aquéllos eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna nuevos, el impuesto se pagará a la tasa del cero por ciento.

Párrafo segundo (se deroga).

**Artículo Segundo.** Se adiciona la fracción IV al artículo 8o. de la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos, para quedar como sigue:

**Artículo 8o.** No se pagará el impuesto establecido en esta ley en los siguientes casos:

I. a III. ...

**IV. En la enajenación o importación de automóviles eléctricos, y aquéllos eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna.**

**Artículo Tercero.** Se adiciona la fracción X al artículo 9o. de la Ley del Impuesto al Valor Agregado para quedar como sigue:

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

I. a IX. ...

**X. Automóviles eléctricos nuevos y aquéllos eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna nuevos.**

...

#### **Transitorios**

Primero. El presente decreto entrará en vigor el 1 de enero de 2009.

**Segundo.** La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales deberá emitir antes del 1 de enero de 2009 el listado de los vehículos modelo 2009 y sus respectivas emisiones de carbono.

**Tercero.** La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales deberá emitir una norma oficial mexicana referente al reporte de emisiones de carbono en automóviles en un plazo no mayor a 6 meses posteriores a la publicación del presente decreto en el Diario Oficial de la Federación.

#### **Nota**

1. Centro Mario Molina. 2008. *Propuesta de Normatividad en Materia de Rendimiento de Combustibles y de Emisiones de Bióxido de Carbono para Vehículos Ligeros Nuevos.*

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, sede de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, a 11 de septiembre de 2008.

**Diputados:** Jorge Emilio González Martínez, José Antonio Arévalo González, Diego Cobo Terrazas (rúbrica).



**D.**

23-10-2008

Cámara de Diputados.

**INICIATIVA** con proyecto de decreto que adiciona un artículo transitorio al decreto por el que se reforma el artículo 14 de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

Presentada por el Dip. Javier Guerrero García, del Grupo Parlamentario del PRI.

Se turnó a la Comisión de Hacienda y Crédito Público.

Gaceta Parlamentaria, 23 de octubre de 2008.

**QUE ADICIONA UN ARTÍCULO TRANSITORIO AL DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 14 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, A CARGO DEL DIPUTADO JAVIER GUERRERO GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI**

**Exposición de Motivos**

El 1 de abril del presente año se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se reforma la tarifa del artículo 14 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

El objetivo de esa reforma fue que las motocicletas pagaran un impuesto menor que el que se calculaba con la tarifa anterior.

Sin embargo, al entrar en vigor la modificación, las motocicletas de modelo 2007 y anteriores pagarán un impuesto mayor que las del mismo valor modelo 2008.

Con lo anterior se pierde el espíritu de igualdad y proporcionalidad que, de acuerdo con la Constitución, deben guardar las contribuciones.

Por lo expuesto se propone adicionar un transitorio al decreto en comento, para que las motocicletas modelo 2007 y anteriores no tributen más que las modelo 2008, para quedar como sigue:

**Transitorios**

**Tercero.** El pago del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos de motocicletas modelo 2007 y anteriores se calculará aplicando al impuesto pagado en 2008 de la unidad nueva cuyo precio sea semejante al valor de factura del año que corresponda, la siguiente tarifa:

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 23 de octubre de 2008.

Diputado Javier Guerrero García (rúbrica)

27-11-2008

Cámara de Diputados.

**DICTAMEN** de la Comisión de Hacienda y Crédito Público, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes del Impuesto Sobre la Renta, del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos; y de Coordinación Fiscal.

**Aprobado** con 237 votos en pro, 80 en contra y 8 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Senadores.

Gaceta Parlamentaria, 18 de noviembre de 2008.

Discusión y votación, 27 de noviembre de 2008.

**DE LA COMISIÓN DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LAS LEYES DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS, Y DE COORDINACIÓN FISCAL**

Noviembre 12 de 2008

**Honorable Asamblea:**

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 55, fracción II del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, se somete a consideración de esta Honorable Cámara de Diputados las iniciativas de reformas y adiciones a las Leyes de los Impuestos sobre la Renta, sobre Tenencia o Uso de Vehículos, Federal sobre Automóviles Nuevos, al Valor Agregado y de Coordinación Fiscal, en la forma siguiente:

1. Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, a cargo del diputado Emilio Flores Domínguez, del Grupo Parlamentario del PAN, de fecha 17 de junio de 2008.
2. Iniciativa con proyecto de decreto que adiciona la fracción VI al artículo 5o. y reforma el artículo 14-B de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos; adiciona la fracción IV al artículo 8o. de la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos; y adiciona la fracción X al artículo 9o. de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, a cargo de los diputados Jorge Emilio González Martínez, José Antonio Arévalo González y Diego Cobo Terrazas, del Grupo Parlamentario del PVEM, de fecha 30 de septiembre 2008.
3. Iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un artículo transitorio al decreto por el que se reforma la tarifa del artículo 14 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, presentada por el diputado Javier Guerrero García, del Grupo Parlamentario del PRI, el 23 de octubre de 2008.
4. Iniciativa que reforma el artículo 4-B de la Ley de Coordinación Fiscal, presentada por los diputados Tomás Gloria Requena, Marco Antonio Bernal Gutiérrez, Horacio Garza Garza, Enrique Cárdenas del Avellano y Miguel Ángel González Salum y la senadora Amira Gómez Tueme, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, el 20 de agosto de 2008.

Esta Comisión que suscribe, con base en las facultades que le confieren los artículos 39, 44 y 45 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, 87 y 88 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, se abocó al análisis de las citadas iniciativas y conforme a las deliberaciones que sobre las mismas realizaron los miembros de esta Comisión de Hacienda y Crédito Público, reunidos en Pleno, presentan a esta Honorable Asamblea el siguiente:

**Dictamen**

**Antecedentes**

1. En la sesión del 17 de junio de 2008, la Mesa Directiva turnó a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto

sobre la Renta, a cargo del diputado Emilio Flores Domínguez, del Grupo Parlamentario del PAN, para su estudio y dictamen.

2. En la sesión del 30 de septiembre de 2008, la Mesa Directiva turnó a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona la fracción VI al artículo 5o. y reforma el artículo 14-B de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos; adiciona la fracción IV al artículo 8o. de la Ley Federal del Impuesto sobre Automóviles Nuevos; y adiciona la fracción X al artículo 9o. de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, a cargo de los diputados Jorge Emilio González Martínez, José Antonio Arévalo González y Diego Cobo Terrazas, del Grupo Parlamentario del PVEM, para su estudio y dictamen.

3. En la sesión del 23 de octubre de 2008, la Mesa Directiva turnó a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, la iniciativa con proyecto de decreto que adiciona un artículo transitorio al decreto por el que se reforma la tarifa del artículo 14 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, a cargo del diputado Javier Guerrero García, del Grupo Parlamentario del PRI, para su estudio y dictamen.

4. En sesión de la Comisión Permanente del 20 de agosto de 2008, se presentó la iniciativa que reforma el artículo 4-B de la Ley de Coordinación Fiscal, del diputado Tomás Gloria Requena, en nombre propio, de la senadora Amira Gómez Tueme y de los diputados Marco Antonio Bernal Gutiérrez, Horacio Garza Garza, Enrique Cárdenas del Avellano y Miguel Ángel González Salum, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, turnándose a la Comisión de Hacienda y Crédito Público, para su estudio y dictamen.

### **Descripción de las iniciativas**

1. La iniciativa presentada por el diputado Emilio Flores Domínguez del Grupo Parlamentario del PAN, propone reformar la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, con el fin de que los fondos de aseguramiento agropecuario y rural que no operen con terceros y siempre que no realicen gastos para la adquisición de negocios tales como premios, comisiones y otros semejantes, sean considerados como personas morales con fines no lucrativos para efectos del impuesto sobre la renta, es decir, como personas morales no contribuyentes dando a dichos fondos el mismo tratamiento fiscal que actualmente otorga la Ley del Impuesto sobre la Renta a las sociedades mutualistas de seguros que no operan con terceros.

2. La iniciativa presentada por los diputados Jorge Emilio González Martínez, José Antonio Arévalo González y Diego Cobo Terrazas, del Grupo Parlamentario del PVEM, incorpora exenciones o tratamientos preferenciales para los vehículos eléctricos e híbridos en materia de los impuestos sobre tenencia o uso de vehículos, federal sobre automóviles nuevos y al valor agregado, así como un impuesto por emisión de contaminantes, en los siguientes términos:

En materia del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, se propone la creación de un impuesto sobre las emisiones de carbono, adicional al impuesto sobre tenencia, aplicable a los automóviles de año modelo 2009 en adelante, con tasas que oscilan entre 0% y 1% de acuerdo a dichas emisiones. Como complemento, la iniciativa propone que el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos aplicable a vehículos eléctricos e híbridos nuevos se reduzca del 0.16% a 0%.

Respecto al impuesto federal sobre automóviles nuevos, se propone exentar de este impuesto a los vehículos eléctricos e híbridos.

En materia del impuesto al valor agregado se propone exentar de dicho impuesto a la enajenación de vehículos eléctricos e híbridos, y se menciona en la iniciativa que esta medida no mermará significativamente las finanzas públicas, debido a que la venta anual de este tipo de vehículos sería entre 10 y 100 unidades.

Los argumentos que se expresan en la exposición de motivos que sustentan esta iniciativa son, entre otros, los siguientes:

Actualmente se están desarrollando tecnologías para crear transportes más eficientes y menos contaminantes, a base de celdas de hidrógeno, aire comprimido, baterías solares, entre otros.

Los modelos híbridos no son los únicos autos eficientes que existen en el mercado, de tal forma que la iniciativa plantea que para lograr una mejora ambiental y ahorrar recursos, se deben impulsar los autos con menores emisiones totales sin importar que sean híbridos o no.

A nivel internacional ya se observa la tendencia de utilizar el reporte de emisiones contaminantes como criterio para incentivos fiscales, tal como sucede en el caso del Reino Unido con el Vehicle Excise Duty que se calcula en base a emisiones de carbono y que equivaldría a que la tenencia fuera calculada con ese criterio.

Se plantea que en México el esquema actual de impuestos para automóviles concentra la recaudación en los vehículos nuevos, provocando que los autos con 10 años de antigüedad paguen 0.3% del valor de adquisición, en contra del 3% que pagan los nuevos. Este esquema de recaudación impide la renovación del parque vehicular y promueve la permanencia de los autos obsoletos, favoreciendo la inseguridad y contaminación.

3. La Iniciativa presentada por el diputado Javier Guerrero García, del Grupo Parlamentario del PRI, señala que el 1o. de abril del año en curso, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se reforma la tarifa del artículo 14 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

De acuerdo con su exposición de motivos, se menciona que el objetivo de dicha reforma, fue el que las motocicletas pagaran un impuesto menor que el que se calculaba con la tarifa anterior, sin embargo, al entrar en vigor esta reforma, las motocicletas de modelos 2007 y anteriores, pagarán un impuesto mayor que las motocicletas con el mismo valor de modelo 2008.

Por ello, el propósito de esta iniciativa, es corregir la forma de cálculo del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, a efecto de que no pague más impuesto una motocicleta usada que una nueva.

4. La iniciativa que propone reformar el artículo 4-B de la Ley de Coordinación Fiscal, en la forma siguiente:

Modificar el nombre del Fondo de Extracción de Hidrocarburos por el de Fondo de Hidrocarburos.

Incrementar de 0.46 al 2 por ciento el porcentaje con el que se integra el Fondo de Extracción de Hidrocarburos.

Replantear la distribución del Fondo de Extracción de Hidrocarburos para que:

- La mitad se asigne de acuerdo con el volumen de extracción y que esta parte se distribuya en un 60 por ciento por crudo y 40 por ciento por gas.

- La otra mitad se asigne en 90 por ciento en función de la producción de petrolíferos y 10 por ciento en función de petroquímicos básicos.

Establecer el destino que debe darse a los recursos que se distribuyen a través del Fondo de Extracción de Hidrocarburos.

### **Consideraciones de la Comisión**

1. En relación con la propuesta presentada por el diputado Emilio Flores Domínguez del Grupo Parlamentario del PAN, esta dictaminadora considera necesario mencionar que conforme a lo establecido en el artículo 3 de la Ley de Fondos de Aseguramiento Agropecuario y Rural (LFAAR), los fondos de aseguramiento son sociedades constituidas en los términos de la citada Ley y tienen por objeto ofrecer protección mutualista y solidaria a sus socios a través de operaciones activas de seguros y coaseguros. Las coberturas que pueden ofrecer se circunscriben a lo siguiente:

En operaciones de daños: al ramo agrícola y de animales y a aquellos ramos que específicamente registren ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para el aseguramiento de los bienes conexos a la actividad agropecuaria, rural y patrimonial.

En operaciones de vida: a coberturas con sumas aseguradas limitadas para atender esquemas de saldo deudor y vida para familias campesinas.

En operaciones de accidentes y enfermedades de sus socios: el ramo de accidentes personales.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7 de la LFAAR, para la constitución de los fondos es necesaria la suscripción de un contrato social y los estatutos, mismos que deberán contenerse en escritura pública, la cual deberá establecer el carácter de sociedad sin fines de lucro del referido fondo. Además, conforme a lo establecido en la fracción II del artículo 7 de la citada Ley, el objeto social se deberá limitar al funcionamiento como fondo de aseguramiento.

Por su parte el artículo 8 de la LFAAR, señala que el registro para operar como fondo de aseguramiento será otorgado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, previo dictamen del Organismo Integrador – Asociaciones de Fondos de Aseguramiento que se constituyan en los ámbitos nacional, estatal y local, de conformidad con lo previsto en la Ley– encargado de elaborar el dictamen respectivo sobre la procedencia para operar como fondo de aseguramiento.

Para ser socio de un fondo de aseguramiento, el artículo 26 de la LFAAR establece que se debe de tratar de personas físicas de nacionalidad mexicana en pleno ejercicio de sus derechos y que realicen actividades agrícolas o pecuarias, o que tengan residencia en el medio rural. En el caso de personas morales, éstas deben ser de nacionalidad mexicana con cláusula de exclusión de extranjeros, cuyo objeto social prevea la realización de actividades agrícolas o pecuarias, o del medio rural. Además, se exige no ser socio de otro fondo de aseguramiento, salvo que el fondo al que pertenezcan originalmente no pueda otorgarle los servicios de aseguramiento, lo cual se debe acreditar con la constancia respectiva que dicho fondo expida.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 29 de la LFAAR, los fondos de aseguramiento funcionarán de manera que las coberturas que practiquen no tengan fines de lucro para el mismo ni para sus socios y sólo podrán cobrar a éstos por concepto de cuota lo indispensable para sufragar los gastos generales que ocasione su gestión y las cuotas para sus organismos integradores, cubrir la prima de reaseguro y accesorios, constituir o incrementar conforme a la Ley las reservas técnicas necesarias para el cumplimiento de sus compromisos de aseguramiento con sus socios.

Es importante señalar, que conforme a lo dispuesto expresamente en el artículo 30 de la LFAAR, los fondos de aseguramiento únicamente pueden ofrecer servicio de seguros a sus socios, por lo que no pueden otorgar protección a terceras personas, señalando al respecto el artículo 74, fracción VIII de la citada Ley, que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público podrá revocar el registro al fondo de aseguramiento que asegure a personas que no tengan el carácter de socio.

En tal sentido esta Dictaminadora concluye lo siguiente:

- a) Los fondos de aseguramiento agropecuario y rural son sociedades que se constituyen de acuerdo con los requisitos establecidos en la LFAAR, sin fines de lucro y cuyo objeto consiste únicamente en ofrecer protección mutualista y solidaria a sus socios a través de operaciones activas de seguros y coaseguros.
- b) Los fondos no pueden realizar operación alguna con terceros ajenos a los socios, ya que en caso de realizar operaciones con terceros la Secretaría de Hacienda y Crédito Público puede revocar el registro del fondo para operar como tal.
- c) Los citados fondos tienen la naturaleza jurídica de una mutualidad que sólo realiza operaciones de aseguramiento con sus socios, por lo que en este sentido, se encuentran en las mismas circunstancias que las sociedades mutualistas de seguros a que se refiere la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta.

En este orden, la que dictamina estima correcta y adecuada la propuesta de reforma a la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, a fin de incorporar a los fondos de aseguramiento agropecuario y rural, ya que con ello se estaría dando un tratamiento fiscal idéntico a sujetos que se

encuentran en las mismas circunstancias, como lo son los citados fondos y las sociedades mutualistas de seguros que no operan con terceros.

En adición a lo anterior, es de mencionar que la reforma propuesta evita que exista arbitraje en relación con los fondos de aseguramiento y las sociedades mutualistas de seguros por razones de carácter fiscal, lo que daría neutralidad al sistema tributario en esta materia.

Sin perjuicio de lo anterior, esta Comisión considera necesario adicionar una coma después de la palabra "Rural", a efecto de clarificar que las condiciones establecidas para ser persona moral no contribuyente del ISR califican tanto a las sociedades mutualistas como a los fondos de aseguramiento rural, para quedar como sigue:

Artículo 95. ...

IX. Sociedades mutualistas y Fondos de Aseguramiento Agropecuario y Rural, que no operen con terceros, siempre que no realicen gastos para la adquisición de negocios, tales como premios, comisiones y otros semejantes.

...

2. En relación con la propuesta presentada por los diputados Jorge Emilio González Martínez, José Antonio Arévalo González y Diego Cobo Terrazas, del Grupo Parlamentario del PVEM, en el sentido de establecer un impuesto sobre las emisiones de carbono a los automóviles nuevos de año modelo 2009 en adelante, la que dictamina considera que es inequitativa, ya que si el objeto de este nuevo gravamen son las emisiones de carbono, no se encuentra justificación objetiva alguna para que sólo se proponga gravar a las unidades de años más recientes, discriminando a las unidades usadas de años modelo anteriores a 2009, si todas ellas emiten contaminantes. Más aún si se considera que son las unidades de modelos recientes las que generalmente son más eficientes en el uso de combustibles y por lo tanto generan menores emisiones de carbono.

Por otra parte, incorporar un nuevo impuesto de carácter ecológico para gravar las emisiones de carbono en la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos cuyo objeto es gravar precisamente la tenencia o uso de vehículos, además de que podría complicar su estructura, debe diseñarse sobre bases y criterios distintos a los que toman en consideración el valor del vehículo.

Asimismo, debe mencionarse que este nuevo impuesto de carácter ecológico, debe vincularse con una serie de disposiciones que precisen, en materia de emisiones de carbono, su clasificación, definiciones aplicables, criterios, así como los lineamientos y procedimientos para su medición y control. Por ello, se considera necesario que exista este marco de disposiciones administrativas aplicables a las emisiones de carbono, para que una propuesta de carácter ecológico pueda ser viable.

En cuanto a la propuesta de reducir la tasa del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos aplicable a vehículos nuevos eléctricos e híbridos, de 0.16% a 0%, esta Dictaminadora la considera adecuada, en virtud de que se refuerza la medida que hoy día se fomenta con la citada tasa de 0.16% para la adquisición de este tipo de unidades que son menos contaminantes y que utilizan menor cantidad de combustible, lo que significa disminuir las emisiones totales de gases contaminantes, contribuyendo así a lograr una mejora ambiental, al tiempo que permitirá ahorrar recursos. Por ello, se considera que ya no sería necesaria la precisión del segundo párrafo del artículo 14-B de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, por lo que se propone su derogación. No obstante lo anterior, la que dictamina considera conveniente reformar el primer párrafo del citado artículo 14-B para precisar que los automóviles eléctricos nuevos a los que se les aplicará la tasa del 0% del impuesto son, además de aquellos que cuenten con motor de combustión interna, también aquellos que sean accionados por hidrógeno.

En este sentido, la redacción del primer párrafo del artículo 14-B quedaría en la siguiente forma:

Artículo 14-B. Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos nuevos, que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, el impuesto se pagará a la tasa de 0%.

Por otra parte, respecto a la exención del pago del impuesto sobre automóviles nuevos a la enajenación o importación de automóviles eléctricos e híbridos, es importante señalar que en materia de estímulos fiscales, las Leyes de Ingresos de la Federación de los ejercicios fiscales de 2003 y hasta la fecha, e incluso en la propia iniciativa presentada por el Ejecutivo Federal para 2009 y que fue aprobada por las Cámaras de Diputados y Senadores el pasado mes de octubre, han contemplado la exención del pago del citado impuesto sobre automóviles nuevos que se cause a cargo de las personas físicas o morales que enajenen al público en general o que importen definitivamente en los términos de la Ley Aduanera, automóviles cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como de aquellos eléctricos que además cuenten con motor de combustión interna.

Por lo anterior, la que dictamina considera conveniente que la exención del impuesto sobre automóviles nuevos aplicable a automóviles eléctricos e híbridos continúe como un estímulo, tal como se establece actualmente.

En cuanto a la exención que se propone en la Ley del Impuesto al Valor Agregado, esta Dictaminadora considera que técnicamente no es conveniente otorgar tratamientos diferenciados preferenciales a ciertos bienes y servicios con un fin extrafiscal, tal como sucede en la iniciativa en comento, ya que va en contra del objetivo de la política tributaria de mejorar el diseño del impuesto.

También se considera que exentar del impuesto al valor agregado la enajenación de automóviles eléctricos e híbridos nuevos sería una disposición regresiva en la medida que la población beneficiada sería exclusivamente aquella de mayores ingresos, ya que es justamente este segmento de la población la que tiene el poder adquisitivo para comprar este tipo de vehículos.

Si bien en el corto plazo, la exención del impuesto al valor agregado por la enajenación de vehículos eléctricos e híbridos nuevos, podría implicar un reducido costo recaudatorio, en el mediano y largo plazos dicho sacrificio fiscal podría incrementarse en la medida en que los adelantos tecnológicos permitan sustituir en su totalidad la actual flota vehicular por vehículos eléctricos e híbridos.

Ahora bien, no obstante que en la iniciativa que se dictamina se plantea que en un futuro, cuando exista una amplia penetración en el mercado de este tipo de vehículos, el legislador podría eliminar la referida exención, debe tomarse en cuenta que la experiencia muestra que una vez implementado un tratamiento preferencial en el impuesto al valor agregado, difícilmente es eliminado.

Por otra parte, considerando que la iniciativa que se dictamina otorga la exención en el impuesto al valor agregado a la enajenación de vehículos eléctricos e híbridos nuevos, se estaría dando un tratamiento inequitativo dado que la enajenación de vehículos eléctricos e híbridos seminuevos o de segunda compra que se realice entre empresas, estaría gravada a la tasa general.

Por último, si bien actualmente los vehículos eléctricos e híbridos son importados en su totalidad, cuando la industria automotriz nacional tenga la capacidad de producir dichos vehículos, los productores nacionales enfrentarían la carga fiscal que significaría la imposibilidad de acreditar el impuesto al valor agregado que les haya sido trasladado por la adquisición de sus insumos, así como de maquinaria y equipo, de tal forma que se afectaría la competitividad de los productores nacionales de dicho tipo de vehículos, respecto de productores extranjeros.

En este sentido, esta medida afectaría la competitividad de los productores nacionales que existan en su momento, ya que en el caso de la importación el precio se encontraría libre de impuestos al aplicar en el país de origen el principio de imposición en los países de consumo, mientras que los productores nacionales enfrentarían la carga fiscal que significaría la imposibilidad de acreditar el impuesto al valor agregado que les haya sido trasladado.

3. En relación con la propuesta presentada por el diputado Javier Guerrero García, del Grupo Parlamentario del PRI, sobre la determinación del impuesto sobre tenencia o uso de motocicletas usadas, que establece que dicho impuesto se determinará para el año de 2009, aplicando al impuesto pagado en 2009 de una unidad nueva cuyo precio sea semejante al valor de factura, el 10% por cada año de antigüedad hasta el año 2012, la que dictamina observa que dicha propuesta tiene como objeto corregir que las unidades usadas paguen un impuesto mayor que las motocicletas nuevas, situación derivada de la aplicación de la tarifa para motocicletas nuevas aprobada y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de abril de 2008.

Sin embargo, esta Dictaminadora considera que en los términos en los que se propone la reforma, presenta algunas inconsistencias. En efecto, la tabla propuesta prevé que el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos se pagará hasta el 2012, cuando en realidad se prevé que se pague hasta 2011.

También se observa que en la iniciativa no se establece para efectos de los ejercicios fiscales de 2010 y 2011, la forma de cálculo del impuesto para las unidades años 2009 y 2010.

Por otra parte, el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos no se calculó considerando 9 años modelos anteriores como lo establece la Ley, y tampoco se establece la forma en la que se resolverá el supuesto de aquellas motocicletas cuyos precios no sean semejantes.

No obstante lo anterior, la que dictamina está de acuerdo en corregir el problema planteado en la iniciativa. Al respecto, y con el propósito de que el impuesto sobre tenencia o uso de vehículos de motocicletas usadas sea equitativo respecto de la nueva tarifa de motocicletas nuevas, para determinar este impuesto se propone aplicar al valor total de la unidad un factor de depreciación, de acuerdo al año modelo de la motocicleta.

A la cantidad obtenida conforme al procedimiento descrito se le aplicará la tarifa a que hace referencia el artículo 14 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

Finalmente, para efectos de la depreciación mencionada, se propone que los años de antigüedad se calculen con base en el número de años transcurridos a partir del año modelo al que corresponda el vehículo.

Por lo anterior, se propone adicionar un artículo 15-E a la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, con la siguiente redacción:

Artículo 15-E. Tratándose de motocicletas de fabricación nacional o importadas, de hasta nueve años modelo anteriores al de aplicación de esta Ley, el impuesto será el que resulte de aplicar el procedimiento siguiente:

El valor total de la motocicleta se multiplicará por el factor de depreciación, de acuerdo al año modelo de la motocicleta, de conformidad con la siguiente:

#### **Tabla**

Años de antigüedad	Factor de depreciación
1	0.9
2	0.8
3	0.7
4	0.6
5	0.5
6	0.4
7	0.3
8	0.2
9	0.1

A la cantidad obtenida conforme al párrafo anterior, se le aplicará la tarifa a que hace referencia el artículo 14 de esta Ley.

Para efectos de la depreciación a que se refiere este artículo, los años de antigüedad se calcularán con base en el número de años transcurridos a partir del año modelo al que corresponda la motocicleta.

Derivado de la adición de este artículo, cuyo propósito es establecer la mecánica de cálculo del impuesto específicamente para las motocicletas usadas, es necesario eliminar del primer párrafo del artículo 15-B de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, la referencia que se hace a las motocicletas. Por lo anterior, la redacción que se propone del citado primer párrafo del artículo 15-B, quedaría de la siguiente forma:



Artículo 15-B. Tratándose de vehículos de fabricación nacional o importados, a que se refieren los artículos 5o., fracción IV y 14-B de esta Ley, así como de aeronaves, excepto automóviles destinados al transporte de hasta quince pasajeros, el impuesto será el que resulte de multiplicar el importe del impuesto causado en el ejercicio fiscal inmediato anterior por el factor que corresponda conforme a los años de antigüedad del vehículo, de acuerdo con la siguiente:

...

Con la aplicación del procedimiento anterior, se logrará que el impuesto sobre tenencia o uso de motocicletas usadas sea equitativo respecto de los pagos resultantes de aplicar la tarifa de este impuesto a las motocicletas nuevas, y se estima que esta medida representará una menor recaudación por concepto de este impuesto por alrededor de 42 millones de pesos.

4. La exposición de motivos de la Iniciativa que reforma el artículo 4-B de la Ley de Coordinación Fiscal, señala entre otras cosas que:

La actividad relacionada con la extracción, producción y procesamiento del petróleo y del gas no siempre refleja mejores condiciones de vida para las personas que viven en las poblaciones donde se realizan esas actividades; por el contrario, impactan negativamente a las otras actividades productivas de esas regiones, principalmente por el deterioro del medio ambiente, que se traduce en erosión de los suelos, disminución de la calidad del agua, emisión de gases contaminantes y pérdida de la biodiversidad por la modificación de los ecosistemas terrestres y marinos.

Corresponde a las dependencias competentes de los tres órdenes de gobierno, a Pemex y a la sociedad en general, coordinar los esfuerzos tendentes a evaluar, atender y remediar las afectaciones de diversa índole que ocasiona la industria petrolera, con lo que se determina un compromiso de corresponsabilidad entre quienes generan y quienes reciben las consecuencias de esas actividades.

Si bien el país ha tenido grandes beneficios por extracción, aprovechamiento y procesamiento de hidrocarburos en las zonas donde se ha desarrollado la industria petrolera, son pocos los efectos positivos que se sienten a nivel local, a pesar de que la actividad de Pemex y sus contribuciones representan más de un tercio de los ingresos fiscales de la nación.

Con el ánimo de iniciar la corrección de esta situación, en las reformas al sistema fiscal mexicano y en particular a las normas de coordinación entre la federación y las entidades federativas en el ámbito fiscal, la Ley de Coordinación Fiscal incorporó, entre otros, el "Fondo de Extracción de Hidrocarburos".

Existe riesgo de que el importe del Fondo de Extracción de Hidrocarburos disminuya año con año debido al cambio en el régimen fiscal de Pemex, pues el derecho ordinario sobre hidrocarburos que lo fondea pasó de 79 por ciento en 2007 a 74 por ciento en 2008, y llegará 71.5 por ciento en 2014.

Los recursos del fondo en cuestión se distribuyen mediante una fórmula elaborada en función del volumen de extracción de hidrocarburos, siendo 75 por ciento por crudo y 25 por ciento por gas natural; sin embargo, las diarias y cada vez mayores actividades extractivas, como son la perforación de nuevos pozos de extracción de gas y crudo, hacen que actualmente no corresponda la relación de porcentajes de esas actividades en el conjunto de las tareas extractivas.

El Fondo de Extracción de Hidrocarburos considera como único criterio compensatorio la extracción de hidrocarburos, no así la exploración, la apertura y el desarrollo de nuevos pozos puestos en reserva, ni los costos sociales y económicos que generan otras actividades de Pemex.

Al igual que los ingresos por enajenación de gasolinas y de diesel, se plantea vincular los recursos del Fondo de Hidrocarburos a dos actividades específicas de gasto: la inversión en programas de infraestructura, equipamiento y prestación de servicios públicos, y la inversión en programas de protección, conservación y restauración del ambiente; se prevé que la inversión en el segundo objeto referido no sea menor que 20 por ciento de los recursos recibidos con motivo de este fondo.

Adicionalmente, con relación al destino de estos recursos, se plantea que los ingresos derivados del Fondo de Hidrocarburos no podrán utilizarse para sustentar el gasto corriente de las entidades federativas y municipios que los reciban.

Derivado de lo anterior, esta dictaminadora, coincide parcialmente con el contenido de la iniciativa que se dictamina, por lo que estima conveniente formular diversas modificaciones a la misma, atendiendo a los siguientes razonamientos:

El pacto fiscal vigente ha generado que los recursos administrados por las entidades federativas estén constituidos de manera importante de transferencias del Gobierno Federal, tal y como puede apreciarse a continuación:

Las participaciones federales representan alrededor del 41% del total de recursos administrados por las entidades federativas.

Las aportaciones federales incluyendo los ramos de educación y salud representan aproximadamente el 41%.

Los convenios de descentralización entre la Federación y las entidades federativas, el reparto de ingresos excedentes y los programas de financiamiento con el Gobierno Federal representan alrededor del 3.5%, 3% y 1%, respectivamente.

Los ingresos propios representan el 10%.

Además, existe una parte importante del gasto federal que se ejecuta en las entidades federativas en forma de inversión pública y programas federales sociales, lo que incrementa los beneficios que dichas entidades reciben, sin que esos recursos se contabilicen como transferencias ya que son ejercidos y administrados por el Gobierno Federal.

Como puede apreciarse, alrededor del 90% de los recursos de las entidades federativas provienen de recursos federales, lo cual pone de manifiesto los grandes beneficios del sistema de coordinación fiscal vigente para dichas entidades.

En adición a lo anterior y consciente de la necesidad de adecuar nuestro pacto fiscal, a finales de 2007, el Congreso de la Unión aprobó una reforma hacendaria a través de la cual se fortaleció de forma importante el federalismo fiscal mexicano, a través de una expansión de las facultades tributarias de las entidades federativas y una simplificación de las fórmulas de distribución de las transferencias federales (participaciones y aportaciones). Gracias a esta reforma, las entidades federativas han aumentado sustancialmente sus participaciones federales en más de un 20 por ciento en lo que va del año con respecto al mismo periodo de 2007.

En ese orden de ideas, incrementar el porcentaje de conformación del Fondo de Extracción de Hidrocarburos de 0.46 por ciento a 2 por ciento del importe obtenido por el derecho ordinario sobre hidrocarburos pagado por Pemex Exploración y Producción, en términos de lo previsto en el artículo 254 de la Ley Federal de Derechos, como lo plantea la iniciativa, resulta económicamente inviable, ya que generaría un desequilibrio presupuestario pues implicaría una afectación a las finanzas federales de aproximadamente 9,500 millones de pesos. Lo anterior, necesariamente traería consigo un ajuste significativo al Presupuesto de Egresos de la Federación 2009 con lo que se reduciría el gasto destinado a programas prioritarios tales como seguridad, educación, salud y pobreza, por lo anterior la Comisión dictaminadora considera que la propuesta de reforma en los términos planteados no es de aprobarse.

La que dictamina, tomando en consideración que con el régimen fiscal de Petróleos Mexicanos, la caída en la plataforma de producción y la disminución en los precios experimentados en últimas fechas se traducirá en menores ingresos destinados para el Fondo de Extracción de Hidrocarburos y, por consiguiente, para la atención de los efectos que ocasiona la extracción de hidrocarburos en las entidades federativas, esta dictaminadora estima conveniente incrementar el porcentaje de conformación de dicho fondo de un 0.46 a un 0.6 por ciento, del importe obtenido por el derecho ordinario sobre hidrocarburos pagado por Pemex Exploración y Producción, en términos de lo previsto en el artículo 254 de la Ley Federal de Derechos.

Ahora bien, por lo que respecta a la nueva distribución del Fondo de Extracción de Hidrocarburos propuesta en la iniciativa, esta comisión dictaminadora considera conveniente realizar ajustes a la fórmula hoy vigente, a fin de que la entrega de los recursos se realice en función de los volúmenes de extracción obtenidos a razón de 50 por ciento por crudo y 50 por ciento por gas, lo que se traducirá en una distribución más equitativa que refleje la importancia que en los últimos años ha adquirido la extracción de gas en el país.

No obstante, esta dictaminadora considera improcedente ampliar la distribución del fondo a entidades donde se realice la producción de petrolíferos y petroquímicos básicos, ya que el origen para el cual fue creado el fondo fue resarcir exclusivamente a las entidades federativas que forman parte de la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, por ser esas entidades las que mayores efectos negativos recientes de la extracción de los citados hidrocarburos. Además, en el Sistema de Información Energética no existen datos por entidad federativa del valor de producción de petrolíferos, ni de petroquímicos, por lo que no sería posible realizar el cálculo de la distribución en los términos propuestos en la Iniciativa. Por tanto, tampoco es procedente modificar la denominación del fondo.

Finalmente, esta dictaminadora también considera improcedente establecer un destino específico para los recursos que las entidades federativas reciben del Fondo de Extracción de Hidrocarburos, habida cuenta que la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha declarado inconstitucionales aquellas disposiciones federales que establecen un destino específico para las participaciones federales a que hace referencia el artículo 73, fracción XXIX, numeral 5 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en virtud de que son recursos que entran dentro de la de libre administración de las haciendas públicas locales.

En consecuencia, se aprueba una modificación a los párrafos primero y segundo del artículo 4-B de la Ley de Coordinación Fiscal para quedar en los siguientes términos:

**"Artículo 4o-B.** El Fondo de Extracción de Hidrocarburos estará conformado con el **0.6 por ciento** del importe obtenido por el derecho ordinario sobre hidrocarburos pagado por Pemex Exploración y Producción, en términos de lo previsto en el artículo 254 de la Ley Federal de Derechos.

El Fondo a que se refiere este artículo será distribuido entre aquellas entidades federativas que formen parte de la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, de acuerdo a la fórmula siguiente:

$$T_{i,t} = (0.5C1_{i,t} + 0.5C2_{i,t})FEXHI_t$$

En donde FEXHI<sub>t</sub> se refiere al Fondo de Extracción de Hidrocarburos en el año a repartir.)

$$C1_{i,t} = \frac{EXP_{i,t-1}}{\sum_i EXP_{i,t-1}}$$

es el coeficiente relativo a la extracción de petróleo y gas.

$$C2_{i,t} = \frac{EXG_{i,t-1}}{\sum_i EXG_{i,t-1}}$$

es el coeficiente relativo a la producción de gas asociado y no asociado.

$EXP_{i,t-1}$  es el valor de extracción bruta de los hidrocarburos de la entidad federativa  $i$  conforme a la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

$EXG_{i,t-1}$  es el volumen de producción de gas natural asociado y no asociado de la entidad federativa  $i$ , en el año anterior para el cual se realiza el cálculo, según el Sistema de Información Energética.

$\Sigma$

es la sumatoria de la variable que le sigue, sobre las entidades que formen parte de la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

...

..."

Por las razones expuestas, la Comisión de Hacienda y Crédito Público somete a consideración del Pleno de esta honorable Asamblea el siguiente

**Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley de Coordinación Fiscal**

**Artículo Primero.** Se reforma la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:

Artículo 95. ...

IX. Sociedades mutualistas y Fondos de Aseguramiento Agropecuario y Rural, que no operen con terceros, siempre que no realicen gastos para la adquisición de negocios, tales como premios, comisiones y otros semejantes.

...

**Artículo Segundo.** Se reforman los artículos 14-B y 15-B, primer párrafo, y se adiciona el artículo 15-E, a la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, para quedar como sigue:

Artículo 14-B. Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos nuevos, que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, el impuesto se pagará a la tasa de 0%.

Artículo 15-B. Tratándose de vehículos de fabricación nacional o importados, a que se refieren los artículos 5o., fracción IV y 14-B de esta Ley, así como de aeronaves, excepto automóviles destinados al transporte de hasta quince pasajeros, el impuesto será el que resulte de multiplicar el importe del impuesto causado en el ejercicio fiscal inmediato anterior por el factor que corresponda conforme a los años de antigüedad del vehículo, de acuerdo con la siguiente:

...

Artículo 15-E. Tratándose de motocicletas de fabricación nacional o importadas, de hasta nueve años modelo anteriores al de aplicación de esta Ley, el impuesto será el que resulte de aplicar el procedimiento siguiente:

El valor total de la motocicleta se multiplicará por el factor de depreciación, de acuerdo al año modelo de la motocicleta, de conformidad con la siguiente:

**Tabla**

Años de antigüedad	Factor de depreciación
--------------------	------------------------

1	0.9
2	0.8
3	0.7
4	0.6
5	0.5
6	0.4
7	0.3
8	0.2
9	0.1

A la cantidad obtenida conforme al párrafo anterior, se le aplicará la tarifa a que hace referencia el artículo 14 de esta Ley.

Para efectos de la depreciación a que se refiere este artículo, los años de antigüedad se calcularán con base en el número de años transcurridos a partir del año modelo al que corresponda la motocicleta.

**Artículo Tercero.** Se reforma el primer párrafo del artículo 4-B de la Ley de Coordinación Fiscal, para quedar como sigue:

**Artículo 4o-B.** El Fondo de Extracción de Hidrocarburos estará conformado con el **0.6 por ciento** del importe obtenido por el derecho ordinario sobre hidrocarburos pagado por Pemex Exploración y Producción, en términos de lo previsto en el artículo 254 de la Ley Federal de Derechos.

El Fondo a que se refiere este artículo será distribuido entre aquellas entidades federativas que formen parte de la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, de acuerdo a la fórmula siguiente:

$$T_{i,t} = (0.5C1_{i,t} + 0.5C2_{i,t})FEXHI_t$$

En donde FEXHI<sub>t</sub> se refiere al Fondo de Extracción de Hidrocarburos en el año a repartir.

$$C1_{i,t} = \frac{EXP_{i,t-1}}{\sum_i EXP_{i,t-1}}$$

es el coeficiente relativo a la extracción de petróleo y gas.

$$C2_{i,t} = \frac{EXG_{i,t-1}}{\sum_i EXG_{i,t-1}}$$

es el coeficiente relativo a la producción de gas asociado y no asociado.

EXP<sub>i,t-1</sub> es el valor de extracción bruta de los hidrocarburos de la entidad federativa i conforme a la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

EXG<sub>i,t-1</sub> es el volumen de producción de gas natural asociado y no asociado de la entidad federativa i, en el año anterior para el cual se realiza el cálculo, según el Sistema de Información Energética.

es la sumatoria de la variable que le sigue, sobre las entidades que formen parte de la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

...

...

### **Transitorio**

Único. El presente decreto entrará en vigor el 1 de enero de 2009.

Sala de comisiones de la Cámara de Diputados, a 12 noviembre de 2008.

### **La Comisión de Hacienda y Crédito Público**

**Diputados:** Jorge Estefan Chidiac (rúbrica), presidente; Emilio Ramón Ramiro Flores Domínguez (rúbrica), Ricardo Rodríguez Jiménez (rúbrica), Carlos Alberto García González (rúbrica), Camerino Eleazar Márquez Madrid, José Antonio Saavedra Coronel, Antonio Soto Sánchez (rúbrica en contra), Ismael Ordaz Jiménez (rúbrica), Miguel Ángel González Salum (rúbrica), Carlos Alberto Puente Salas (rúbrica), Juan Ignacio Samperio Montaña, Joaquín Humberto Vela González (rúbrica en contra), Manuel Cárdenas Fonseca (rúbrica), Aída Marina Arvizu Rivas, secretarios; Moisés Alcalde Virgen (rúbrica), José Alejandro Aguilar López (rúbrica), Samuel Aguilar Solís (rúbrica), José Rosas Aispuro Torres (rúbrica), Valentina Valia Batres Guadarrama, Itzcóatl Tonatiuh Bravo Padilla, Francisco Javier Calzada Vázquez, Ramón Ceja Romero (rúbrica), Carlos Chaurand Arzate (rúbrica), José de la Torre Sánchez, Sonia Leslie del Villar Sosa (rúbrica), Juan Nicasio Guerra Ochoa, Javier Guerrero García (rúbrica), José Martín López Cisneros, Luis Xavier Maawad Robert (rúbrica), Octavio Martínez Vargas (rúbrica en contra), José Murat, Dolores María del Carmen Parra Jiménez (rúbrica), Mario Alberto Salazar Madera (rúbrica), Jorge Alejandro Salum del Palacio (rúbrica), Pablo Trejo Pérez (rúbrica en contra).

27-11-2008

Cámara de Diputados.

**DICTAMEN** de la Comisión de Hacienda y Crédito Público, con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de las Leyes del Impuesto Sobre la Renta, del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos; y de Coordinación Fiscal.

**Aprobado** con 237 votos en pro, 80 en contra y 8 abstenciones.

Se turnó a la Cámara de Senadores.

Gaceta Parlamentaria, 18 de noviembre de 2008.

Discusión y votación, 27 de noviembre de 2008.

**El Presidente diputado César Duarte Jáquez:** El siguiente punto del orden del día es la discusión del dictamen con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley de Coordinación Fiscal. En virtud de que se encuentra publicado en la Gaceta Parlamentaria, consulte la Secretaría a la Asamblea si se le dispensa la lectura al dictamen.

**La Secretaria diputada Rosa Elia Romero Guzmán:** Por instrucciones de la Presidencia se consulta a la asamblea, en votación económica, si se le dispensa la lectura al dictamen. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo (votación). Gracias. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo (votación), gracias. Señor presidente, mayoría por la afirmativa.

**El Presidente diputado César Duarte Jáquez:** Se le dispensa la lectura. Está a discusión el dictamen. Ha solicitado el uso de la palabra el diputado Carlos Alberto Puente Salas, por el Partido Verde Ecologista de México.

**El diputado Carlos Alberto Puente Salas:** Muchas gracias. Con la venia, diputado presidente. Compañeros y compañeras legisladores. En nombre del Partido Verde me es grato compartir con ustedes uno de los primeros cambios a la regulación que logrará impactar en un bienestar colectivo y tangible para todos los mexicanos.

Me refiero al beneficio que representa en la salud la mejora en la calidad del aire que respiramos, porque sabemos que la protección del medio ambiente es fundamental para el desarrollo del ciudadano de hoy y la sustentabilidad para el del mañana. Hemos abierto la posibilidad de incorporar las tecnologías limpias a nuestra vida cotidiana.

En el Partido Verde estamos convencidos que debemos seguir impulsando el derecho a un medio ambiente adecuado para todos. Esta reforma a la ley pretende también hacer más accesibles los vehículos híbridos a todos y cada uno de los mexicanos, eliminando impuestos que afectan a los vehículos y así favorecer su adquisición y propiciar el uso de medios de transporte que utilizan tecnologías cada vez más limpias.

Con estos cambios se contribuye además a la reducción de gases efecto invernadero y, en consecuencia, a la lucha contra el calentamiento global. Para lograr estos objetivos es fundamental que reconozcamos ya algunos de los retos de nuestras ciudades a futuro.

Primero, debemos reconocer que la movilidad seguirá siendo una necesidad para el desarrollo de los pueblos.

Segundo, debemos reconocer que las fuentes de energía convencionales tienen un final y que el futuro del automóvil estará condicionado a los precios de las gasolinas y al desarrollo sostenible.

A lo largo de los años mi partido ha conquistado cambios para la protección y conservación del medio ambiente. Pero este año en especial, porque juntos hemos debatido ampliamente sobre los problemas que aquejan al medio ambiente y hemos considerado que dada la complejidad de los sistemas de consumo del mundo en que nos desarrollamos era necesario generar los incentivos que propiciasen en las personas una actitud más positiva hacia su entorno y más respetuosa de las generaciones venideras.

Logramos, a pesar de la complejidad social, económica y política que implica todo cambio a la ley, adoptar un patrón de consumo más sustentable que motive en la gente el consumo de vehículos con menores emisiones,

aspirando a ciudades cada vez más limpias, con el objetivo de ir modificando la realidad insostenible del uso immoderado del automóvil, no sólo por los niveles de contaminación, sino por el costo energético que supone.

Mis compañeros legisladores se han unido en este dictamen que favorece una línea de incentivos de tasa cero del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, a la compra de vehículos híbridos, que resultan mucho menos contaminantes que los convencionales al combinar un motor térmico y otro eléctrico. Los beneficios derivados del uso de los vehículos híbridos son varios: suponen una importante reducción de combustibles derivados del petróleo y de emisiones a la atmósfera y tienen un menor impacto acústico.

Así, estos automóviles resultan silenciosos, consumen hasta un 40 por ciento menos de combustible y son respetuosos con el medio ambiente, de modo que representan una importante apuesta para el desarrollo sostenible, por lo que los beneficios en el medio ambiente serán los siguientes: se reducen las emisiones de CO<sub>2</sub> en tráfico urbano; se reduce consumo de las gasolineras para bajar las emisiones de CO<sub>2</sub> y la dependencia de combustibles fósiles; se diversifican las fuentes de energía minimizando la presión sobre las reservas petroleras y la demanda de energía.

Sin duda alguna, otorgar incentivos a los vehículos híbridos es un acierto. Sin embargo, aún falta mucho por hacer en cuestión de la modificación de patrones insustentables de consumo en las personas; por lo que considero que debemos repensar las políticas de fomento a la inversión para que México pueda desarrollar tecnologías que nos ayuden a enfrentar el cambio climático y de esa manera avanzar hacia alternativas de transportes más eficientes y menos contaminantes para la movilidad de las ciudades.

Compañeros legisladores, el desafío de buscar alternativas para el cambio y el crecimiento de las ciudades nos compete a todos, por ello no debe olvidarse que si bien el automóvil es un bien prácticamente al día de hoy indispensable en una ciudad, también lo es la salud de las ciudades y de cada uno de sus habitantes, que éstos se ven afectadas por la contaminación atmosférica y otros efectos que provoca el parque vehicular.

Incentivos fiscales como el día que hoy aprobamos, incentiva la búsqueda tecnológica de vehículos sustentables, abre nuevas oportunidades de negocio y abre importantes ramas de investigación tanto en la producción de baterías más eficientes como en la generación de combustibles más limpios como las celdas de hidrógeno o energía solar.

A fin de cuentas, los automóviles híbridos, con ellos todos ganamos, porque son la mejor respuesta para el crecimiento y el desarrollo y la sustentabilidad de las grandes ciudades.

Es por ello que mi fracción votará a favor del presente dictamen y que los conminamos a todos a que apoyen el presente dictamen. Es cuanto, diputado presidente. Muchas gracias.

**El Presidente diputado César Duarte Jáquez:** Muchas gracias, señor diputado Carlos Alberto Puente Salas. Tiene el uso de la palabra el señor diputado Miguel Ángel González Salum, del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional.

**El diputado Miguel Ángel González Salum:** Con su permiso, señor presidente. Compañeras legisladoras y compañeros legisladores, someto a consideración de esta honorable asamblea el dictamen con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley de Coordinación Fiscal. Este dictamen ha sido el resultado de numerosas y fructíferas reuniones de análisis y discusión, llevadas a cabo al interior de la comisión.

Una de las grandes preocupaciones de nuestra sociedad es la seguridad de precisión jurídica, tanto en las áreas urbanas como en las rurales, por ello la comisión consideró necesario precisar algunos conceptos en la Ley del Impuesto sobre la Renta, establecidos en la Ley de Fondos de Aseguramiento Agropecuario y Rural, ya que dichos fondos de aseguramiento son sociedades constituidas de acuerdo con los requisitos establecidos en la ley mencionada y sin fines de lucro, cuyo propósito consiste en ofrecer protección mutualista y solidaria a sus socios a través de operaciones activas de seguros y coaseguros.

Estos fondos con naturaleza jurídica de mutualidad, que sólo realiza operaciones de aseguramiento con sus socios, no pueden en consecuencia realizar operación alguna con terceros ajenos a los socios, ya que en el



supuesto de realizar operaciones con terceros, la Secretaría de Hacienda y Crédito Pública revocaría el registro del fondo para operar como tal.

En ese orden la comisión consideró adecuado reformar la fracción IX al artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, a fin de incorporar a los fondos de aseguramiento agropecuario y rural, con lo cual se estará dando un tratamiento fiscal idéntico a sujetos que se encuentran en las mismas circunstancias, como son los citados fondos y las sociedades mutualistas de seguros que no operan con terceros.

En adición a lo anterior, es de mencionar que la reforma propuesta evitará que exista arbitraje en relación con los fondos de aseguramiento en las sociedades mutualistas de seguros por razones de carácter fiscal, lo que dará neutralidad al sistema tributario en esta materia.

Por otro lado, en cuanto al Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, la comisión considera necesario reducir la tasa del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, aplicable a vehículos nuevos eléctricos o híbridos, de 0.16 por ciento a 0 por ciento, lo anterior en virtud de que esta modificación refuerza la medida con la cual se fomenta la adquisición de este tipo de unidades que son menos contaminantes y que utilizan una menor cantidad de combustible, lo que disminuye las emisiones de gases contaminantes, contribuyendo así a lograr un mejor ambiente, al tiempo que permitirá ahorrar recursos, por lo cual se reforma el párrafo primero del artículo 14-B de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

Al mismo tiempo, la comisión consideró que el tratamiento de motocicletas usadas respecto de la nueva tarifa sobre de motocicletas nuevas, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de abril de 2008, debe ser equitativo, ya que para determinar el impuesto se propone aplicar el valor total de la unidad, un factor de depreciación, de acuerdo al año y modelo de la motocicleta.

Asimismo, para efecto de la depreciación mencionada, se propone que los años de antigüedad se calculen con base en el número de años transcurridos, a partir del año y modelo al que corresponde el vehículo.

Debido a que se incorporó el artículo 15 a la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, en el que se establece la forma de determinar el impuesto de las motocicletas usadas, la comisión combino en reformar el artículo 15-E de la citada ley.

Cabe recordar que en materia de federalismo hacendario, a fines de 2007, esta soberanía aprobó una reforma hacendaria mediante la cual se fortaleció el federalismo fiscal mexicano y se dieron mayores facultades tributarias a las entidades federativas.

En ese orden de ideas, y con base en la reforma anterior, la comisión tomó en cuenta que el pacto fiscal vigente genera que las finanzas de las entidades y los municipios del país se apoyen en forma relevante mediante transferencias del gobierno federal, lo cual pone de manifiesto los mutuos beneficios que las finanzas públicas genera al sistema de coordinación fiscal.

Sin embargo, es necesario poner atención en los efectos que ocasionan la extracción de hidrocarburos en las entidades federativas, y en sus municipios. Razón por la cual la comisión estimó conveniente incrementar el porcentaje de conformación del fondo de extracción de hidrocarburos de 0.46 a 0.6 por ciento, del importe obtenido por el derecho ordinario sobre hidrocarburos pagado por Pemex Exploración y Producción, en términos de lo previsto en el artículo 254 de la Ley Federal de Derechos, lo cual implicaría un impacto favorable en beneficio de aquellas entidades federativas que forman parte de la clasificación de extracción de petróleo y gas, definida en el último censo económico realizado por el INEGI y de los cuales más de 400 municipios recibirán como mínimo el 20 por ciento de la recaudación que corresponde al estado por este concepto.

Además, la comisión combino que, para la distribución del fondo de extracción, se realicen ajustes a la fórmula vigente con el propósito de que la entrega de los recursos se realice en función de los volúmenes de extracción obtenidos a razón de 50 por ciento por extracción de crudo y 50 por ciento por gas, lo que se traducirá en una distribución más equitativa y justa.

Señores legisladores y legisladoras, las reformas y adiciones que presentamos darán seguridad y previsión jurídica a los contribuyentes que no realizan actos de lucro, sino sólo en beneficio de los socios. Contribuirá a

la mejora ambiental a través del fomento del uso de auto no contaminantes, darán precisión y seguridad al cada vez más numeroso contingente de motociclistas en el país y ayudarán a reconocer, así sea en parte, la contribución al crecimiento económico y desarrollo del país hacen los estados y municipios petroleros. Es cuanto.

**El Presidente diputado César Duarte Jáquez:** Gracias, señor disuado. Ha solicitado el uso de la palabra el señor diputado Pablo Trejo, en contra del dictamen.

**El diputado Juan Nicasio Guerra Ochoa** (desde la curul): Presidente.

**El Presidente diputado César Duarte Jáquez:** ¿Es en contra, diputado Juan Guerra?

**El diputado Juan Nicasio Guerra Ochoa** (desde la curul): Para posicionamiento del Grupo Parlamentario del PRD.

**El Presidente diputado César Duarte Jáquez:** Para posicionamiento del PRD, adelante, diputado.

**El diputado Juan Nicasio Guerra Ochoa:** Gracias, presidente. Con respecto a este dictamen, compañeras y compañeros, que está a discusión, nuestro grupo parlamentario evidentemente apoya las modificaciones que tienen que ver con tenencia, motocicletas los vehículos híbridos, y también con las sociedades mutualistas.

En lo que no estamos de acuerdo es en la modificación a la Ley de Coordinación Fiscal. ¿Qué es lo que hoy se está modificando? En la reforma del año pasado, en materia de coordinación fiscal, se estableció un fondo de hidrocarburos, un fondo petrolero, podríamos decir, que sólo beneficia a los estados donde se extraen hidrocarburos. Este es un privilegio que no tiene ningún otro estado, es decir, beneficia a los estados de Tamaulipas, de Veracruz, de Tabasco, de Campeche, esencialmente. Esto no beneficia a ningún otro estado.

La justificación es que la extracción de hidrocarburos provoca daños, provoca cuestiones ecológicas, impactos ecológicos. Pero tampoco están etiquetados los recursos para que se utilicen con ese propósito; se dan como recursos discrecionales, se dan como una compensación, pero no para eso.

Lo digo porque antes de la modificación del año anterior, Tabasco, en promedio siempre tuvo más recursos que cualquier estado, sobre todo si se mide per cápita. Pero no hizo más obras, no hizo más inversiones, no hizo más desarrollo. Sirvieron mucho para campañas electorales; son famosas las campañas electorales y el derroche de recursos.

Ahora, a pesar de que ya se había pactado, hay una modificación para incrementar el fondo petrolero. Yo entiendo la posición de la bancada del PRI, porque son estados eminentemente gobernados por el PRI. No entiendo la posición de Acción Nacional, porque es un privilegio que no tienen todos los estados, que ya se había pactado y que lo único que hace es aumentarse. No lo entiendo.

Entiendo la posición de Hacienda, porque a Hacienda no le importa de qué partido, pero, si tuviera un partido, sería más del PRI realmente que de cualquier otro. Pero no entiendo la posición de Acción Nacional.

A pesar de eso y de manera transparente, como ocurre en un parlamento, nosotros le ofrecimos, a la bancada del PRI y a la bancada de Acción Nacional, que si se iba a hacer esto por qué no se corregía una discriminación en la Ley de Coordinación Fiscal.

Es el hecho que, aun cuando el Inegi ¿son las cifras oficiales? establece los índices de marginalidad para el Distrito Federal, desde gobiernos priístas y panistas esto no se ha querido corregir y simplemente se dice que en el DF, por apetito o por lo que sea, no existe marginalidad ni pobreza.

Nosotros dijimos: ahí es un privilegio, aquí es corregir una discriminación. Cuando menos pongámoslo sobre la mesa.

Y hoy lo que tenemos es que dice: No. La Ley de Coordinación Fiscal sólo se modifica para dar más privilegios, aunque no se etiqueten esos recursos para impactos ecológicos o para lo que tenga que ver con la extracción de hidrocarburos y no se corrige la discriminación hacia el DF.

¿Cuáles son las varas de medición? Por un lado, aumento de los privilegios, aunque no se utilicen bien; por el otro lado, no reconozco fondos que están etiquetados para el combate a la pobreza, a la marginalidad. No se entiende.

Pero voy a dejar la pregunta en el aire. Entiendo la propuesta del PRI; están pujando porque sus estados tengan más recursos. Por cierto, algunos de ellos son de los que tienen más recursos en el país porque están en otros fondos de pobreza, que no están en otros estados.

Entiendo a Hacienda. Hacienda hace rato que tiene la etiqueta del PRI. Al PAN no lo entiendo, no sé a cambio de qué. No sé por qué se dan esos privilegios. No sé por qué se mide con una vara y se mide con otra. En todo caso, como dicen ustedes, ahí que alguien los entienda.

Evidentemente nosotros estamos molestos por esta situación. Nos parece injusto que se continúe con la discriminación al Distrito Federal. En este caso ha habido un nuevo acuerdo en el pacto federal en esta Ley de Coordinación, que se está modificando unilateralmente, privilegiadamente, y se sigue excluyendo al Distrito Federal. Por su atención, muchas gracias.

**La Presidenta, diputada Martha Hilda González Calderón:** Muchas gracias, diputado Juan Guerra. Se ha registrado para discusión en contra, el diputado Pablo Trejo Pérez, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

**El diputado Pablo Trejo Pérez:** Con su permiso, diputada presidenta. Compañeras y compañeros legisladores.

El día de hoy la Comisión de Hacienda y Crédito Público, pone a consideración de esta asamblea el dictamen con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de las leyes del Impuesto sobre la Renta, del Impuesto sobre Tenencia a Uso de Vehículos y de Coordinación Fiscal, y con el mismo, nuevamente esta Comisión produce un daño al pacto federal, con propuestas y omisiones que afectan la proporcionalidad y equidad en la Coordinación Fiscal, y desnaturalizan el motivo de los fondos que se han creado en la Ley de Coordinación Fiscal.

La reforma propuesta al primer párrafo del artículo 4-B de la Ley de Coordinación Fiscal para que aumente su constitución al pasar de 0.46 por ciento al 0.6 por ciento el importe que se obtiene por el derecho ordinario sobre hidrocarburos pagado por Pemex-Exploración y Producción, se considera impropio, porque viola el principio o razón para la cual se creó dicho fondo.

El fondo fue creado para ayudar a los estados productores a hacer frente a las repercusiones ambientales que la extracción del petróleo les trae. Si los precios del petróleo disminuyen y la producción del mismo debería disminuir también, de lo contrario las afectaciones ambientales resultarán más costosas.

Estamos viendo un estímulo perverso. Por ejemplo, si se pudiera medir el costo de la contaminación por barril que se extrae, mientras más caro sea el precio del petróleo, será menos costoso contaminar, porque se obtiene un beneficio monetario mayor, al contrario, mientras más barato sea el barril de petróleo, afectar el ambiente para extraerlo, en consecuencia es más caro.

Es así como el fondo tendría un incentivo perverso, ya que a menor precio del petróleo, mayor será la recompensa a los estados por la contaminación, sin permitir que haya un incentivo a producir menos.

Este fondo se reparte entre aquellas entidades federativas que forman parte de la clasificación de extracción de petróleo y de gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, de modo que estos recursos únicamente van a ser distribuidos entre cinco entidades federativas: Campeche, Chiapas, Tabasco, Tamaulipas y Veracruz.

Sin embargo, aunque con la propuesta del Fondo de Extracción sobre hidrocarburos se aumentarían alrededor de mil millones de pesos, este incremento en la bolsa del Fondo de Extracción sobre Hidrocarburos, no beneficiará a todas las entidades federativas, sólo a cinco de ellas, incluso, en estas cinco entidades habrá una diferenciación clara. Hay estados que resultan más beneficiados que otros aún teniendo la misma condición.

No beneficia a todas por igual, ya que también se modifica la distribución de este fondo. De esta forma, todas las entidades que tengan una mayor participación por la producción de gasto asociado y no asociado respecto a la participación sobre la extracción del petróleo bruta, se verán doblemente beneficiadas con las modificaciones propuestas, por lo que casualmente los estados de Tabasco, Tamaulipas y Veracruz, son los que verán doblemente beneficiados por esta reforma que hoy se propone.

En contraparte, compañeras y compañeros, tenemos el no querer discutir, el no querer incluir al Distrito Federal en el Fondo de Aportaciones a la Infraestructura Social, en el FAIS, ¿por qué modificar la Ley de Coordinación Fiscal en un sentido donde se van a beneficiar concretamente a tres estados y no querer incluir en un asunto de justicia al Distrito Federal?

Yo creo que ésta es una de las grandes incongruencias que hoy tenemos.

Por eso, nosotros, como lo ha señalado el diputado Juan Guerra, no estamos en contra de las modificaciones que hacen a la tenencia de las motocicletas, no estamos en contra de las modificaciones que se hacen a las sociedades mutualistas para que puedan ser donatarias.

Tampoco estamos en contra de las modificaciones que se hacen para estimular el uso de vehículos híbridos, que beneficiarán con una mejora en el medio ambiente. Pero en lo que sí estamos en contra es que se use de manera discrecional la ley para beneficiar a unos estados y utilizarla de manera discrecional para afectar al Distrito Federal.

Esto no es un asunto de recursos, es un asunto político.

Los invito, compañeras diputadas y compañeros diputados, a que lo reflexionemos. Muchos de nosotros habitamos en el Distrito Federal, vivimos en el Distrito Federal y no es lógico ni congruente que excluyamos al Distrito Federal de un fondo que sirve para mitigar la pobreza. Es cuanto, diputada presidenta.

**La Presidenta diputada Martha Hilda González Calderón:** Gracias, diputado. Se le concede el uso de la palabra, para hablar en contra del dictamen, al diputado Víctor Gabriel Varela López, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

Mientras tanto, queremos saludar la presencia de alumnos y maestros de la Escuela Primaria Simón Bolívar, del municipio de Ixtapaluca, Estado de México. Invitados por el diputado Silvio Gómez Leyva.

Asimismo, alumnos y maestros de la Facultad de Derecho de la Univa. Invitados por nuestro compañero, el diputado Arnoldo Ochoa González.

Asimismo, del Colegio de Interlaken, de Tlalnepantla, Estado de México, invitados por nuestra compañera, diputada Martha Angélica Tagle Martínez.

Y, finalmente, universitarios del estado de Puebla y de la Escuela Preparatoria Oficial, número 89 de Huixquilucan, Estado de México. Invitados por el diputado José Fuentes Ortiz y la diputada Claudia Sánchez Juárez, respectivamente.

Sean todos ustedes, alumnos y maestros, bienvenidos a este recinto. Adelante, diputado.

**El diputado Víctor Gabriel Varela López:** Gracias, diputada presidenta. Se han hecho propuestas por parte del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática que no han sido consideradas.

Para ese entonces, como ya lo dijera el compañero Pablo Trejo, de lo que se trata es de aprobar cualquier ley que beneficie particularmente a algunos estados dóciles con la federación y castigar a las entidades que mantengan proyectos distintos a los de la federación.

En el caso del PRD, se han propuesto iniciativas para enmendar omisiones y fallas de sintaxis y redacción que, por estos simples hechos, dejan sin recursos al Distrito Federal.

Tal es el caso de todas las redacciones en donde se dice: "estados de la república o estados de la federación", y no entidades federativas. Que por este simple problema de redacción dejan fuera de fondos, como los Fondos de Aportaciones para la Infraestructura Social al Distrito Federal.

Sabemos que estas omisiones, o estos errores sintácticos o de redacción, no son argumento para excluir al Distrito Federal de la participación de fondos que, por otro lado, el Distrito Federal, a través de su economía, a través de la producción del producto interno bruto es la entidad que más aporta a la economía nacional.

A contrapelo de eso, ya decimos, los excluyen de estos fondos. Mencionábamos el Fondo de Aportaciones a la Infraestructura Social que, simplemente por eso, porque la redacción no dice entidades federativas, sino "estados". Bastaría hacer esta modificación o hacerle caso al Poder Judicial, que ya ha determinado que cuando haya estas omisiones, que cuando no se hayan adaptado las normas con estas nueva redacción, que diga "entidades federativas", y no "estados"; y al igual que diga "demarcaciones territoriales", esto es, las antiguas delegaciones en el Distrito Federal, agregado a los municipios, con esto bastaría para que los recursos de diversos fondos llegaran al Distrito Federal, pero parece que estos detalles pequeños sirven de pretexto para seguir discriminando y castigando a los ciudadanos del Distrito Federal, que se han atrevido por más de 10 años a votar en contra de un proyecto hegemónico de privilegio para unas minorías rapaces, y a favor de distribuir la riqueza entre los que más lo necesitan, como ha sido la política social en el Distrito Federal.

Hacemos el llamado para que sean retomadas estas iniciativas en donde no planteamos otra cosa que una cuestión de justicia fiscal. Que a la entidad que tanto aporta a la federación, que es el Distrito Federal, se le devuelvan fondos, ya que la pobreza existe.

Acaban de salir informes del Coneval (Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social), en donde marca que la pobreza se está agudizando más en las grandes urbes. Por eso nos parece ilógico que se sigan omitiendo estas correcciones, estas conversiones en algunas leyes, como es la de Coordinación Fiscal, en la que siguen castigando a los habitantes de Distrito Federal. Es cuanto, diputada presidenta.

**La Presidenta diputada Martha Hilda González Calderón:** Gracias, diputado Víctor Gabriel Varela López. Para discutir también en contra del dictamen se le concede la palabra, finalmente, al diputado Gerardo Villanueva Albarrán, del mismo grupo parlamentario.

En lo que llega el diputado orador, queremos saludar a alumnos y maestros de la escuela primaria La Florida, que hoy nos acompañan invitados por el diputado Efrén Arizmendi Uribe. Bienvenidos sean todos ustedes.

**El diputado Gerardo Villanueva Albarrán:** Con su venia, diputada presidenta. No voy a repetir lo que ha posicionado mi compañero Juan Guerra y el planteamiento general que ha expuesto el diputado Pablo Trejo. El posicionamiento es claro y estamos haciendo el uso de la voz en contra, porque nos parece muy sospechoso que para 2009, siendo un año electoral, se esté beneficiando a cinco estados de la república con esta reforma particularmente, y con un incremento bastante considerable en el caso de Tabasco, Tamaulipas y Veracruz.

No sé, lejos de estar de acuerdo con los criterios, lo cierto es que Campeche, que tiene el gran yacimiento de Cantarell, es de los más castigados con esta medida, que en todo caso debería ser de los estados más beneficiados, e incluso haber contado con un poco de sentido común y con sentido de generosidad para darle un mayor beneficio a Chiapas, y sin embargo, aun no estando a favor de esta modificación, es de los estados más castigados.

Entonces nosotros estamos en contra de que se elaboren criterios retorcidos que al final de cuentas cumplen con un propósito de carácter político. Ni siquiera se señala en ningún transitorio la posibilidad de poner candados para saber, desde aquí, en qué se va a gastar ese dinero.

No se señala en ningún momento cuál va a ser la obligación del gobernador para aportar recursos donde exista daño ambiental. Me parece que esas omisiones son gravísimas y por eso no podemos ir a favor de la propuesta de este dictamen.

Pero también estamos en contra de que se nos ignore como diputados. Yo soy integrante del Grupo Parlamentario del PRD, es decir, la segunda fuerza en esta Cámara de Diputados. Y a mí no me gusta que como representante popular se me ningunee, ni como diputado ni como integrante de un grupo parlamentario, que es el del PRD.

En junio de 2007 presenté una iniciativa de reforma a la Ley de Coordinación Fiscal para que al Distrito Federal, por fin después de más de 10 años, se le pudiera incluir en el fondo del combate a la pobreza; porque por discriminación desde hace 10 años se le ha excluido.

Después, junto con el diputado Pablo Trejo, con el diputado Juan Guerra presentamos nuevamente esa iniciativa, una iniciativa muy sencilla que ya explicaba Varela, que es incluir a las demarcaciones territoriales; es decir, a las delegaciones del Distrito Federal y al Distrito Federal en la fórmula para que nos lleguen esos recursos.

A mí ya me está preocupando que no nos estén tomando en serio. La invisibilidad de nuestras iniciativas y de nuestras propuestas me preocupan menos que la discriminación de la que están siendo sujetos millones de capitalinos que necesitan de esos recursos. Me parece un acto de soberbia y de falta de respeto de la Comisión de Hacienda y Crédito Público, que ni siquiera se ponga a consideración y se dictamine como parte del cuerpo de estos documentos que nos están dando estas iniciativas.

Por eso estamos en contra de este dictamen. Le agradezco, diputada presidenta, la oportunidad de tomar la palabra. Es cuanto.

**La Presidenta diputada Martha Hilda González Calderón:** Gracias, diputado. Está Presidencia informa a la asamblea que se recibió propuesta de adición de un artículo transitorio al proyecto de decreto en discusión, por lo que se le concede el uso de la palabra en este momento al diputado Pablo Trejo Pérez, del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática.

**El diputado Pablo Trejo Pérez:** Con su permiso, diputada presidenta. Vengo a presentar una adición de un artículo transitorio en lo que respecta a la Ley de Coordinación Fiscal.

Compañeras y compañeros, lo que estamos discutiendo hoy, mientras por un lado se pretende modificar la Ley de Coordinación Fiscal con el objeto de beneficiar a tres estados que, por lo que hemos visto, no han mitigado en lo absoluto los daños ecológicos causados por la extracción del petróleo y sí han utilizado los recursos que les da este derecho de manera discrecional, lo que venimos a plantear es un artículo transitorio que permita que el Distrito Federal sea considerado dentro de los programas que mitigan la pobreza.

Este Fondo de Aportaciones a la Infraestructura Social es uno de los fondos más bondadosos que tenemos y forma parte de la bolsa de los recursos federales participables y de la recaudación federal participable y que no se ha considerado al Distrito Federal, simple y sencillamente porque cuando se creó este fondo se consideró que en las ciudades, en las grandes ciudades como es el Distrito Federal, no hay pobres. ¿Eso qué quiere decir? Que, por decreto en el fondo, en el Distrito Federal no existe pobreza.

Ya se ha señalado aquí que los últimos resultados en torno a la pobreza, por parte del Coneval, señalan que donde está creciendo la pobreza es en las grandes urbes, y el Distrito Federal no es la excepción.

Seguimos negando nosotros, los representantes del pueblo, a presentar, a incluir al Distrito Federal en este fondo tan importante para mitigar la pobreza. Es un fondo que construye infraestructura para generar condiciones y abatir la pobreza; ni siquiera es un fondo donde se estén dando los recursos de manera indiscriminada a la gente con menos recursos.

Como representantes del Grupo Parlamentario del PRD, como representantes del Distrito Federal, venimos a pedirles ¿compañeras y compañeros?, que consideren un artículo transitorio.

Ya no les venimos a decir que lo incluyamos en la Ley de Coordinación Fiscal, lo que les venimos a decir, con este artículo transitorio, es que consideremos que la próxima revisión del Presupuesto pueda ser incluido en la discusión la adición del Distrito Federal al Fondo de Aportaciones a la Infraestructura Social, al FAES.

El Distrito Federal ha dejado de recibir cerca de 6 mil millones por este concepto, y quienes están pagando las consecuencias no son el gobierno de oposición; quienes están pagando las consecuencias son los habitantes del Distrito Federal, que tienen menos recursos, menos posibilidades.

Por eso, en un ánimo de justicia, proponemos la adición de un artículo transitorio donde se plantea que para el ejercicio fiscal 2010 el Distrito Federal será incluido en el Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social, contenidos en los artículos 32, 33, 34 y 35 de la Ley de Coordinación Fiscal, para lo cual se reforman dichos artículos, siempre y cuando existan las condiciones económicas y presupuestales en dicho ejercicio.

Llamo la atención, compañeras y compañeros, es momento de que actuemos con justicia, de que representemos realmente la voz del pueblo y que veamos por las condiciones de los mexicanos, y no simplemente por una posición política obtusa que no permite ver más allá de nuestra nariz, que por eso castigamos a un gobierno que en realidad no recibe el castigo, sino quien recibe el castigo son los habitantes de esta ciudad.

Espero que, después de estos argumentos, pueda verme favorecido con el voto de todas y todos ustedes. Es cuanto, diputada presidenta.

**La Presidenta diputada Martha Hilda González Calderón:** Gracias, diputado. Consulte la Secretaría a la asamblea si se admite a discusión la adición propuesta por el diputado Pablo Trejo, de un artículo transitorio.

**La Secretaria diputada Rosa Elia Romero Guzmán:** Por instrucciones de la Presidencia se consulta a la asamblea, en votación económica, si se admite a discusión la adición propuesta por el diputado Pablo Trejo, de un artículo transitorio. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo (votación). Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo (votación).

**La Presidenta diputada Martha Hilda González Calderón:** Repita la votación, diputada Secretaria.

**La Secretaria diputada Rosa Elia Romero Guzmán:** Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo (votación). Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo (votación).

**La Presidenta diputada Martha Hilda González Calderón:** A ver, hay un error, señora secretaria.

**La Secretaria diputada Rosa Elia Romero Guzmán:** Sí. Es mayoría por la negativa, señora presidenta.

**La Presidenta diputada Martha Hilda González Calderón:** Se desecha. Consulte la Secretaría a la asamblea si el proyecto de decreto se encuentra suficientemente discutido en lo general.

**La Secretaria diputada Rosa Elia Romero Guzmán:** Por instrucciones de la presidencia, en votación económica se consulta a la asamblea si el proyecto de decreto se encuentra suficientemente discutido en lo general. Las diputadas y los diputados que estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo (votación), gracias. Las diputadas y los diputados que estén por la negativa sírvanse manifestarlo (votación), gracias. Señora presidenta, mayoría por la afirmativa.

**La Presidenta diputada Martha Hilda González Calderón:** Suficientemente discutido. Para los efectos del artículo 134 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General, se pregunta a la asamblea si se va a reservar algún artículo para discutirlo en lo particular, especificando la ley de que se trate.

En virtud de que no se ha reservado artículo alguno para discutirlo en lo particular, se pide a la Secretaría que abra el sistema electrónico por 10 minutos para proceder a la votación, en lo general y en lo particular, en un solo acto.

La Secretaria diputada Rosa Elia Romero Guzmán: Háganse los avisos a que se refiere el artículo 161 del Reglamento para el Gobierno Interior, ábrase el sistema electrónico por 10 minutos para proceder a la votación, en lo general y en lo particular, en un solo acto.

(Votación)

**La Presidenta diputada Martha Hilda González Calderón:** Mientras se recaba la votación correspondiente queremos saludar la presencia de niños participantes del Parlamento de Jalisco, que el día de hoy nos visitan, invitados por el diputado Joel Arellano Arellano.

Igualmente a alumnos y maestros de la Universidad del Valle de Atemajac y de la Universidad Insurgentes, campus Tlalnepantla, invitados por el diputado Emilio Ulloa Pérez.

Queremos saludar también la presencia de invitados del magisterio, sección 30, de la delegación Coyoacán, invitados por el diputado Obdulio Ávila Mayo. Bienvenidos sean todos ustedes.

**La Secretaria diputada Rosa Elia Romero Guzmán:** Ciérrase el sistema de votación electrónico. Señor presidente, se emitieron 237 votos en pro, 80 en contra y 8 abstenciones.

**El Presidente diputado César Duarte Jáquez:** Aprobado en lo general y en lo particular por 237 votos. Aprobado en lo general y en lo particular el proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, y de la Ley de Coordinación Fiscal.

**Pasa al Senado para sus efectos constitucionales.**



*“2008, Año de la Educación Física y el Deporte”*

PODER LEGISLATIVO FEDERAL  
CÁMARA DE DIPUTADOS

MESA DIRECTIVA  
LX LEGISLATURA  
OFICIO No.: D.G.P.L. 60-II-3-2032.  
EXPEDIENTE No. 4212.

Secretarios de la  
H. Cámara de Senadores,  
Presente.

Tenemos el honor de remitir a ustedes para sus efectos Constitucionales, el expediente con la Minuta Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley de Coordinación Fiscal, que en esta fecha aprobó la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión.

México, D. F., a 27 de noviembre de 2008.

DIP. MARÍA DEL CARMEN PINETE VARGAS  
Secretaria

DIP. ROSA ELIA ROMERO GUZMÁN  
Secretaria

---

M I N U T A  
PROYECTO  
DE  
DECRETO

POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS Y DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL

Artículo Primero. Se reforma la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:

Artículo 95. ....

IX. Sociedades mutualistas y Fondos de Aseguramiento Agropecuario y Rural, que no operen con terceros, siempre que no realicen gastos para la adquisición de negocios, tales como premios, comisiones y otros semejantes.

.....

Artículo Segundo. Se reforman los artículos 14-B y 15-B, primer párrafo, y se adiciona el artículo 15-E, a la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, para quedar como sigue:

Artículo 14-B. Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos nuevos, que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, el impuesto se pagará a la tasa de 0%.

Artículo 15-B. Tratándose de vehículos de fabricación nacional o importados, a que se refieren los artículos 5, fracción IV y 14-B de esta Ley, así como de aeronaves, excepto automóviles destinados al transporte de hasta quince pasajeros, el impuesto será el que resulte de multiplicar el importe del impuesto causado en el ejercicio fiscal inmediato anterior por el factor que corresponda conforme a los años de antigüedad del vehículo, de acuerdo con la siguiente:

.....

Artículo 15-E. Tratándose de motocicletas de fabricación nacional o importadas, de hasta nueve años modelo anteriores al de aplicación de esta Ley, el impuesto será el que resulte de aplicar el procedimiento siguiente:

El valor total de la motocicleta se multiplicará por el factor de depreciación, de acuerdo al año modelo de la motocicleta, de conformidad con la siguiente:

Tabla

Años de antigüedad	Factor de depreciación
1	0.9
2	0.8
3	0.7
4	0.6
5	0.5
6	0.4
7	0.3
8	0.2
9	0.1

A la cantidad obtenida conforme al párrafo anterior, se le aplicará la tarifa a que hace referencia el artículo 14 de esta Ley.

Para efectos de la depreciación a que se refiere este artículo, los años de antigüedad se calcularán con base en el número de años transcurridos a partir del año modelo al que corresponda la motocicleta.

Artículo Tercero.- Se reforma el primer párrafo del artículo 4-B de la Ley de Coordinación Fiscal, para quedar como sigue:

Artículo 4-B.- El Fondo de Extracción de Hidrocarburos estará conformado con el 0.6 por ciento del importe obtenido por el derecho ordinario sobre hidrocarburos pagado por Pemex Exploración y Producción, en términos de lo previsto en el artículo 254 de la Ley Federal de Derechos.

El Fondo a que se refiere este artículo será distribuido entre aquellas entidades federativas que formen parte de la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, de acuerdo a la fórmula siguiente:

$$T_{i,t} = (0.5C1 + 0.5C2) FEXHI_{i,t} \quad t$$

En donde *FEXHI* se refiere al Fondo de Extracción de Hidrocarburos en el año a repartir.

$$C1_{i,t} = \frac{EXP_{i,t-1}}{\sum_i EXP_{i,t-1}}$$

es el coeficiente relativo a la extracción de petróleo y gas.

$$C2_{i,t} = \frac{EXG_{i,t-1}}{\sum_i EXG_{i,t-1}}$$

es el coeficiente relativo a la producción de gas asociado y no asociado.

*EXP<sub>i,t-1</sub>* es el valor de extracción bruta de los hidrocarburos de la entidad federativa *i* conforme a la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

*EXG<sub>i,t-1</sub>* es el volumen de producción de gas natural asociado y no asociado de la entidad federativa *i*, en el año anterior para el cual se realiza el cálculo, según el Sistema de Información Energética.

Σ

*i* es la sumatoria de la variable que le sigue, sobre las entidades que formen parte de la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

...

...

Transitorio

Único. El presente Decreto entrará en vigor el 1 de enero de 2009.

S A L O N DE SESIONES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN.- México, D. F., a 27 de noviembre de 2008.

DIP. CÉSAR HORACIO DUARTE JÁQUEZ  
Presidente

DIP. ROSA ELIA ROMERO GUZMÁN  
Secretaria

04-12-2008

Cámara de Senadores.

**DICTAMEN** de las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público; y de Estudios Legislativos, Primera, con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley de Coordinación Fiscal.

**Aprobado** con 86 votos en pro y 1 abstención.

Se turnó al Ejecutivo Federal, para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 04 de diciembre de 2008.

Discusión y votación, 04 de diciembre de 2008.

## **DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHICULOS Y DE LA LEY DE COORDINACION FISCAL**

“COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO;  
Y DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, PRIMERA

H. ASAMBLEA:

A las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público; y de Estudios Legislativos, Primera, de la Cámara de Senadores, les fue turnada para su análisis y dictamen, la minuta proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de Ley de Coordinación Fiscal.

Estas Comisiones Legislativas que suscriben, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 85, 86, 93, 94 y 103 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 60, 63, 64, 87, 88 y 93 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, se abocaron al análisis de la Iniciativa antes señalada, y conforme a las deliberaciones y el análisis que de la misma realizaron, someten a la consideración de esta Honorable Asamblea, el presente:

### **DICTAMEN**

#### **I. ANTECEDENTES**

1. En sesión de fecha 27 de noviembre de 2008, la H. Cámara de Diputados de la LX Legislatura aprobó la iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de Ley de Coordinación Fiscal.

2. En sesión de fecha 2 de diciembre de 2008, se recibió de la Coleisladora la minuta con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de Ley de Coordinación Fiscal.

3. En esa misma fecha, la Mesa Directiva de esta H. Cámara de Senadores turnó, la minuta con proyecto de Decreto antes señalada, a las Comisiones de Hacienda y Crédito Público; y de Estudios Legislativos, Primera, para su estudio y dictamen.

4. Los CC. Senadores integrantes de estas Comisiones Dictaminadoras realizaron diversos trabajos a efecto de revisar el contenido de la citada Iniciativa, expresar sus observaciones y comentarios a la misma, e integrar el presente dictamen.

#### **II. ANALISIS DE LA MINUTA**

La Minuta que nos ocupa corresponde a diversas iniciativas presentadas a la Cámara de Diputados por diversos legisladores de distintos grupos parlamentarios los días 17 de junio, 20 de agosto, 30 de septiembre y 23 de octubre, de 2008.

En la Minuta que nos ocupa, la Colegisladora propone reformar la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, con el fin de incorporar a los fondos de aseguramiento agropecuario y rural, dentro del listado de personas morales con fines no lucrativos que se consideran para efectos de dicho ordenamiento.

En materia de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, la Colegisladora propone en la Minuta reducir la tasa del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos aplicable a vehículos nuevos eléctricos e híbridos que actualmente se prevé en el artículo 14-B de la citada Ley, de 0.16% a 0%.

Asimismo, también propone modificar el primer párrafo del citado artículo 14-B, a efecto de precisar que los automóviles eléctricos nuevos a los que se les aplicará la tasa del 0% del impuesto son, además de aquellos que cuenten con motor de combustión interna, también aquellos que sean accionados por hidrógeno.

Estas Comisiones Dictaminadoras también observan que con la reforma propuesta al primer párrafo del artículo 14-B, se elimina el actual segundo párrafo de dicha disposición, proponiendo una reforma total al citado artículo.

Por otra parte, la Colegisladora propone en la Minuta adicionar un artículo 15-E a la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, con el fin de establecer el procedimiento de cálculo del impuesto aplicable a motocicletas de fabricación nacional o importadas, usadas. Para determinar este impuesto se propone lo siguiente:

- a) Aplicar al valor total de la unidad un factor de depreciación, de acuerdo al año modelo de la motocicleta.
- b) A la cantidad obtenida conforme al procedimiento descrito se le aplicará la tarifa a que hace referencia el artículo 14 de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos.

Para efectos de la depreciación mencionada, en la Minuta se propone que los años de antigüedad se calculen con base en el número de años transcurridos a partir del año modelo al que corresponda el vehículo.

También en materia de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, y con motivo de la adición del procedimiento descrito anteriormente, estas dictaminadoras observan que en la Minuta se propone eliminar del primer párrafo del artículo 15-B de la citada Ley, que establece el procedimiento de cálculo del impuesto aplicable a ciertos vehículos fabricación nacional e importados, usados, la referencia que se hace a las motocicletas.

Finalmente, tratándose de la Ley de Coordinación Fiscal, por lo que respecta al Fondo de Extracción de Hidrocarburos previsto en el artículo 4o.-B del citado ordenamiento, la Colegisladora propone en la Minuta incrementar el porcentaje de conformación de dicho fondo, de un 0.46 a un 0.6 por ciento del importe obtenido por el derecho ordinario sobre hidrocarburos pagado por Pemex Exploración y Producción, en términos de lo previsto en el artículo 254 de la Ley Federal de Derechos.

En relación con la distribución del citado fondo, en la Minuta se proponen ajustes a la fórmula hoy vigente, a fin de que la entrega de los recursos se realice en función de los volúmenes de extracción obtenidos a razón de 50 por ciento por crudo y 50 por ciento por gas.

### **III. CONSIDERACIONES DE LAS COMISIONES**

**PRIMERA.** De conformidad con lo dispuesto por los artículos 85, 86, 93, 94 y 103 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 60, 63, 64, 87, 88 y 93 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, esta Comisión Dictaminadora resulta competente para dictaminar la Minuta Proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de Ley de Coordinación Fiscal, enviada por la H. Cámara de Diputados de la LX Legislatura.

**SEGUNDA.** Las que dictaminan estiman conveniente señalar que concuerdan con la Colegisladora y estiman correcta y adecuada la propuesta de reforma a la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, a fin de incorporar a los fondos de aseguramiento agropecuario y rural. Lo anterior, en virtud de que

con dicha medida se logra dar un tratamiento fiscal idéntico a sujetos que se encuentran en las mismas circunstancias, en este caso, a los citados fondos y las sociedades mutualistas de seguros que no operan con terceros.

Adicionalmente, estas Comisiones consideran que con la reforma propuesta se evita que exista arbitraje en relación con los fondos de aseguramiento y las sociedades mutualistas de seguros por razones de carácter fiscal, lo que dará neutralidad al sistema tributario en esta materia.

**TERCERA.** Estas Comisiones Dictaminadoras están de acuerdo con la reducción de la tasa del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos aplicable a vehículos nuevos eléctricos e híbridos, de 0.16% a 0%, en virtud de que esta propuesta refuerza la medida que hoy día se fomenta con la citada tasa de 0.16% para la adquisición de este tipo de unidades que además de ser menos contaminantes, utilizan menor cantidad de combustible. Esto evidentemente contribuirá a mejorar el ambiente, al reducirse las emisiones de gases contaminantes. También se está de acuerdo en que ya no sería necesario el segundo párrafo del artículo 14-B de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, por lo que se acepta la propuesta de la Colegisladora para eliminar dicho párrafo.

En relación con la reforma del actual primer párrafo del citado artículo 14-B, para precisar que los automóviles eléctricos nuevos a los que se les aplicará la tasa del 0% del impuesto son, además de aquellos que cuenten con motor de combustión interna, también aquellos que sean accionados por hidrógeno, estas Comisiones Dictaminadoras están de acuerdo con la modificación en virtud de que con ello, se sigue fomentando la adquisición de vehículos que en materia de contaminación, no son agresivos al medio ambiente.

Por lo que se refiere a la mecánica de cálculo del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos de motocicletas usadas, que se propone adicionar a la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos mediante el artículo 15-E. Estas dictaminadoras consideran acertada la propuesta, en virtud de que se hace equitativo dicho impuesto respecto de la nueva tarifa de motocicletas nuevas.

Por otra parte, las Comisiones Dictaminadoras coinciden con la propuesta de la Colegisladora en el sentido de eliminar del primer párrafo del artículo 15-B de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, la referencia que se hace a las motocicletas, en virtud de la nueva mecánica de cálculo que se propone para las motocicletas usadas.

**CUARTA.** Las Comisiones Dictaminadoras coinciden con la propuesta de reforma al artículo 4o.-B de la Ley de Coordinación Fiscal, respecto al incremento del porcentaje de conformación del Fondo de Extracción de Hidrocarburos. En efecto, estas dictaminadoras están concientes de que la caída en la plataforma de producción y la disminución en los precios experimentados en últimas fechas se traducirá en menores ingresos destinados para el Fondo de Extracción de Hidrocarburos y, por consiguiente, para la atención de los efectos que ocasiona la extracción de hidrocarburos en las entidades federativas.

Estas Comisiones también están de acuerdo con los ajustes a la fórmula hoy vigente de distribución del citado fondo, a fin de que la entrega de los recursos se realice en función de los volúmenes de extracción obtenidos a razón de 50 por ciento por crudo y 50 por ciento por gas, en virtud de que dicha medida se traducirá en una distribución más equitativa que refleje la importancia que en los últimos años ha adquirido la extracción de gas en el país.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, las Comisiones Dictaminadoras que suscriben, se permiten someter a la consideración de esta Honorable Asamblea, la aprobación del siguiente proyecto de:

**Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de Ley de Coordinación Fiscal**

**Artículo Primero.** Se reforma la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:

**“Artículo 95.** .....

**IX.** Sociedades mutualistas y Fondos de Aseguramiento Agropecuario y Rural, que no operen con terceros, siempre que no realicen gastos para la adquisición de negocios, tales como premios, comisiones y otros semejantes.

.....”

**Artículo Segundo.** Se reforman los artículos 14-B y 15-B, primer párrafo, y se adiciona el artículo 15-E, a la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, para quedar como sigue:

“**Artículo 14-B.** Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos nuevos, que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, el impuesto se pagará a la tasa de 0%.

**Artículo 15-B.** Tratándose de vehículos de fabricación nacional o importados, a que se refieren los artículos 5o., fracción IV y 14-B de esta Ley, así como de aeronaves, excepto automóviles destinados al transporte de hasta quince pasajeros, el impuesto será el que resulte de multiplicar el importe del impuesto causado en el ejercicio fiscal inmediato anterior por el factor que corresponda conforme a los años de antigüedad del vehículo, de acuerdo con la siguiente:

.....

**Artículo 15-E.** Tratándose de motocicletas de fabricación nacional o importadas, de hasta nueve años modelo anteriores al de aplicación de esta Ley, el impuesto será el que resulte de aplicar el procedimiento siguiente:

El valor total de la motocicleta se multiplicará por el factor de depreciación, de acuerdo al año modelo de la motocicleta, de conformidad con la siguiente:

Tabla

Años de antigüedad	Factor de depreciación
1	0.9
2	0.8
3	0.7
4	0.6
5	0.5
6	0.4
7	0.3
8	0.2
9	0.1

A la cantidad obtenida conforme al párrafo anterior, se le aplicará la tarifa a que hace referencia el artículo 14 de esta Ley.

Para efectos de la depreciación a que se refiere este artículo, los años de antigüedad se calcularán con base en el número de años transcurridos a partir del año modelo al que corresponda la motocicleta.”

**Artículo Tercero.** Se reforma el primer y segundo párrafos del artículo 4o-B de la Ley de Coordinación Fiscal, para quedar como siguen:

“**Artículo 4o-B.** El Fondo de Extracción de Hidrocarburos estará conformado con el 0.6 por ciento del importe obtenido por el derecho ordinario sobre hidrocarburos pagado por Pemex Exploración y Producción, en términos de lo previsto en el artículo 254 de la Ley Federal de Derechos.

El Fondo a que se refiere este artículo será distribuido entre aquellas entidades federativas que formen parte de la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, de acuerdo a la fórmula siguiente:

$$T_{i,t} = (0.5C1_{i,t} + 0.5C2_{i,t})FEXHI_t$$

En donde FEXHI<sub>t</sub> se refiere al Fondo de Extracción de Hidrocarburos en el año a repartir.

$$C1_{i,t} = \frac{EXP_{i,t-1}}{\sum_i EXP_{i,t-1}}$$

es el coeficiente relativo a la extracción de petróleo y gas.

$$C2_{i,t} = \frac{EXG_{i,t-1}}{\sum_i EXG_{i,t-1}}$$

Es el coeficiente relativo a la producción de gas asociado y no asociado.

EXP<sub>i,t-1</sub> es el valor de extracción bruta de los hidrocarburos de la entidad federativa i conforme a la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

EXG<sub>i,t-1</sub> es el volumen de producción de gas natural asociado y no asociado de la entidad federativa i, en el año anterior para el cual se realiza el cálculo, según el Sistema de Información Energética.

Σ

i es la sumatoria de la variable que le sigue, sobre las entidades que formen parte de la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

.....”

#### TRANSITORIO

**Unico.** El presente decreto entrará en vigor el 1 de enero de 2009.

Dado en la Sala de Comisiones del Senado de la República en México, Distrito Federal, a 2 de diciembre de 2008.

COMISION DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO  
COMISION DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS, PRIMERA”.



04-12-2008

Cámara de Senadores.

**DICTAMEN** de las Comisiones Unidas de Hacienda y Crédito Público; y de Estudios Legislativos, Primera, con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley de Coordinación Fiscal.

**Aprobado** con 86 votos en pro y 1 abstención.

Se turnó al Ejecutivo Federal, para sus efectos constitucionales.

Diario de los Debates, 04 de diciembre de 2008.

Discusión y votación, 04 de diciembre de 2008.

## **DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHICULOS Y DE LA LEY DE COORDINACION FISCAL**

(DICTAMEN DE PRIMERA LECTURA)

(Intervención del C. Senador Javier Orozco Gómez)

**El C. Senador Javier Orozco Gómez** “Con su permiso señor Presidente:

Compañeras y compañeros legisladores:

Para el grupo parlamentario del Partido Verde Ecologista de México es de gran relevancia la aprobación del dictamen a discusión, pues sin duda representa uno de los primeros cambios a la regulación que logrará impactar en un bienestar colectivo y tangible para todos los mexicanos.

Me refiero al beneficio que representa en la salud la mejora en la calidad del aire que respiramos.

El nivel de desarrollo que hemos alcanzado ha implicado la degradación sin precedentes de nuestro planeta. La actividad humana ha logrado, en un lapso de tan sólo unas décadas, transformaciones de una magnitud superior a las que el sistema natural hubiera experimentado en el curso de cientos de miles de años.

Es así, que debido a la irracionalidad de la actividad humana, el Cambio Climático se ha convertido en el fenómeno ambiental más trascendente, cuyas implicaciones han consistido en incidir en la transformación de la atmósfera planetaria.

El cambio de clima en la Tierra, es pues, resultado del uso intensivo de la atmósfera terrestre como vertedero de emisiones de gases de efecto invernadero. El problema consiste, en que los volúmenes de éstos, especialmente del bióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) durante los últimos ciento cincuenta años de industrialización, superan las capacidades de captura de la biosfera.

Es por ello que la utilización de instrumentos fiscales para impulsar la utilización de tecnologías limpias a nuestra vida cotidiana es un asunto por demás importante y sin precedentes, por lo que la fracción del Partido Verde de la Cámara de Diputados, promovió esta Reforma.

Por ello la exención del pago de Tenencia para vehículos eléctricos o híbridos, representará un aspecto de gran relevancia para los consumidores, haciendo a este tipo de vehículos más accesibles a todos y cada uno de los mexicanos.

Con estos cambios, se contribuye además a la reducción de gases efecto invernadero y, en consecuencia, a la lucha contra el calentamiento global.

Actualmente, dada la complejidad de los sistemas de consumo del mundo en que nos desarrollamos, es necesario generar los incentivos que propicien en las personas una actitud más positiva hacia su entorno, y más respetuosa de las generaciones venideras.

Con este dictamen, se pretende impulsar un patrón de consumo más sustentable, que motive en la gente el consumo de vehículos con menores emisiones, aspirando a ciudades cada vez más limpias, con el objeto de ir modificando la realidad insostenible del uso inmoderado del automóvil, no sólo por los niveles de contaminación, sino por el costo energético que supone.

La imposición de una tasa cero del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, a la compra de vehículos híbridos, sin duda resulta necesaria, pues este tipo de vehículos resultan mucho menos contaminantes que los convencionales al combinar un motor térmico y otro eléctrico. Los beneficios derivados del uso de los vehículos híbridos son varios: suponen una importante reducción de combustibles derivados del petróleo y de emisiones a la atmósfera y tienen un menor impacto acústico.

Así, estos automóviles resultan silenciosos, consumen hasta un 40 por ciento menos de combustible y son respetuosos con el medio ambiente, de modo que representan una importante apuesta para el desarrollo sostenible, por lo que los beneficios en el medio ambiente serán los siguientes: se reducen las emisiones de bióxido de carbono en tráfico urbano; se reduce consumo de las gasolinas para bajara las emisiones de CO2 y la dependencia de combustible fósiles; se diversifican las fuentes de energía minimizando la presión sobre las reservas petroleras y la demanda de energía.

Sin duda alguna, otorgar incentivos a los vehículos híbridos es un acierto. Sin embargo, aún falta mucho por hacer en cuestión de la modificación de patrones no sustentables de consumo en las personas; por lo que considero que debemos repensar las políticas de fomento a la inversión para que México pueda desarrollar tecnologías que nos ayuden a enfrentar el cambio climático y de esa manera avanzar hacia alternativas de transportes más eficientes y menos contaminantes para la movilidad de las ciudades.

Por otro lado, por lo que se refiere a las modificaciones al artículo 15-E de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, con el fin de establecer el procedimiento de cálculo del impuesto aplicable a motocicletas de fabricación nacional o importadas, usadas, consideramos pertinentes dichas modificaciones, pues establecen un factor de depreciación adecuado, de acuerdo al año modelo de dicha unidad, para efecto del impuesto antes señalado.

Finalmente, tratándose de la Ley de Coordinación Fiscal, resulta conveniente el ajuste de la fórmula para la distribución del Fondo de Extracción de Hidrocarburos, quedando conformado por el 0.6% del importe obtenido por el derecho ordinario sobre hidrocarburos pagado por Pemex Exploración y Producción.

Apoyamos esta modificación derivado de que la caída en la plataforma de producción y la disminución en los precios experimentados en últimas fechas se traducirá en menores ingresos destinados para el Fondo de Extracción de Hidrocarburos y, por consiguiente, para la atención de los efectos que ocasionan la extracción de hidrocarburos en las entidades federativas, por lo cual se hace necesario el ajuste correspondiente.

Por todo esto, votaremos a favor del presente dictamen.

Muchas gracias.

**Sen. Javier Orozco Gómez".**

Debido a que el dictamen se encuentra publicado en la Gaceta del Senado, consulte la Secretaría a la Asamblea, en votación económica, si se omite su lectura.

- **El C. Secretario Zoreda Novelo:** Consulto a la Asamblea, en votación económica, si se omite la primera lectura del dictamen. Quienes estén porque se omite, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén porque no se omita, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se omite la lectura, señor Presidente

- **El C. Presidente González Morfín:** Muchas gracias. Es de primera lectura.

Consulte la Secretaría a la Asamblea, en votación económica, si autoriza que se dispense la segunda lectura del dictamen y se ponga a discusión de inmediato.

- **El C. Secretario Zoreda Novelo:** Consulto a la Asamblea, en votación económica, si autoriza que se dispense la segunda lectura del dictamen y se ponga a discusión de inmediato. Quienes estén porque se dispense, favor de levantar la mano.

(La Asamblea asiente)

Quienes estén porque no se dispense, favor de levantar la mano.

(La Asamblea no asiente)

Sí se dispensa la segunda lectura, señor Presidente.

- **El C. Presidente González Morfín:** Muchas gracias. En consecuencia, está a discusión en lo general.

- **El C. Senador Javier Orozco Gómez:** (Desde su escaño) Señor Presidente, en pro del dictamen.

- **El C. Presidente González Morfín:** Tiene la palabra el Senador Javier Orozco Gómez, en pro del dictamen.

- **El C. Senador Javier Orozco Gómez:** Con su permiso, señor Presidente; compañeras y compañeros legisladores:

Para el grupo parlamentario del PVEM es de gran relevancia la aprobación del dictamen a discusión, pues, sin duda, representa uno de los primeros cambios a la regulación que logrará impactar en un bienestar colectivo y tangible para todos los mexicanos.

Me refiero al beneficio que representa en la salud la mejora en la calidad del aire que respiramos.

El nivel de desarrollo que hemos alcanzado ha implicado la degradación sin precedentes de nuestro planeta. La actividad humana ha logrado en un lapso de tan sólo unas décadas, transformaciones de una magnitud superior a las que el sistema natural hubiera experimentado en el curso de cientos de miles de años.

Es así, que debido a la irracionalidad de la actividad humana, el cambio climático se ha convertido en el fenómeno ambiental más trascendente, cuyas implicaciones han considerado en incidir en la transformación de la atmósfera planetaria.

El cambio de clima en la Tierra es, pues, resultado del uso intensivo de la atmósfera terrestre como vertedero de emisiones de gases de efecto invernadero. El problema consiste en que los volúmenes de estos, especialmente del bióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) durante los últimos ciento cincuenta años de industrialización, superan las capacidades de captura de la biosfera. De esta forma, las concentraciones de CO<sub>2</sub> han pasado de 270 partes por millón antes de la revolución industrial, a más de 380 en la actualidad, la más alta concentración registrada durante los últimos 650 mil años.

Es por ello que la utilización de instrumentos fiscales para impulsar la utilización de tecnologías limpias a nuestra vida cotidiana es un asunto por demás importante y sin precedentes, por lo que la fracción del Partido Verde en la Cámara de Diputados promovió esta reforma.

Por ello la exención del pago de Tenencia para vehículos eléctricos o híbridos representará un aspecto de gran relevancia para los consumidores, haciendo a este tipo de vehículos más accesibles a todos y cada uno de los mexicanos.

Con estos cambios, se contribuye además a la reducción de gases efecto invernadero y, en consecuencia, a la lucha contra el calentamiento global.

Actualmente, dada la complejidad de los sistemas de consumo del mundo en que nos desarrollamos, es necesario generar los incentivos que propicien en las personas una actitud más positiva hacia su entorno, y más respetuosa de las generaciones venideras.

Con este dictamen, se pretende impulsar un patrón de consumo más sustentable, que motive en la gente el consumo de vehículos con menores emisiones, aspirando a ciudades cada vez más limpias con el objetivo de ir modificando la realidad insostenible del uso inmoderado del automóvil, no sólo por los niveles de contaminación, sino por el costo energético que supone.

La imposición de una tasa cero del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, a la compra del vehículos híbridos, sin duda resulta necesaria, pues este tipo de vehículos resultan mucho menos contaminantes que los convencionales al combinar un motor térmico y otro eléctrico. Los beneficios derivados del uso de vehículos híbridos son varios: suponen una importante reducción de combustibles derivados del petróleo y de emisiones a la atmósfera y tienen un menor impacto acústico.

Así, estos automóviles resultan silenciosos, consumen hasta un 40% menos de combustible y son respetuosos con el medio ambiente, de modo que representan una importante apuesta para el desarrollo sostenible, por lo que los beneficios en el medio ambiente serán los siguientes: se reducen las emisiones de bióxido de carbono en tráfico urbano, se reduce consumo de gasolinas fósiles, se diversifican las fuentes de energía minimizando la presión sobre las reservas petroleras y la demanda de energía.

Sin duda alguna, otorgar incentivos a los vehículos híbridos es un acierto. Sin embargo, aún falta mucho por hacer en cuestión de la modificación de patrones no sustentables de consumo en las personas; por lo que considero que debemos repensar las políticas de fomento a la inversión para que México pueda desarrollar tecnologías que nos ayuden a enfrentar el cambio climático y de esa manera avanzar hacia alternativas de transportes más eficientes y menos contaminantes para la movilidad de las ciudades.

Por otro lado, por lo que se refiere a las modificaciones al artículo 15-E de la Ley del Impuesto sobre la Tenencia o Uso de Vehículos, con el fin de establecer el procedimiento de cálculo del impuesto aplicable a motocicletas de fabricación nacional o importadas usadas, consideramos pertinentes dichas modificaciones, pues establecen un factor de depreciación adecuado de acuerdo al año modelo de dicha unidad, para efecto del impuesto antes señalado.

Finalmente, tratándose de la Ley de Coordinación Fiscal, resulta conveniente el ajuste de la fórmula para la distribución del Fondo de Extracción de Hidrocarburos, quedando conformado por el 0.6% del importe obtenido por el derecho ordinario sobre hidrocarburos pagados por Pemex Exploración y Producción.

Apoyamos esta modificación derivado de que la caída en la plataforma de producción y la disminución en los precios experimentados en últimas fechas se traducirá en menores ingresos destinados para el Fondo de Extracción de Hidrocarburos y, por consiguiente, para la atención de los efectos que ocasiona la extracción de hidrocarburos en las entidades federativas, por lo cual se hace necesario el ajuste correspondiente.

Por todo esto, votaremos a favor del presente dictamen.

Muchas gracias. (Aplausos)

- **El C. Presidente González Morfín:** Muchas gracias, Senador Orozco Gómez. No habiendo más oradores ni habiendo artículos reservados, ábrase el sistema electrónico de votación por tres minutos para recoger la votación nominal del proyecto de Decreto en lo general y en lo particular.

## VOTACION

- **El C. Secretario Zoreda Novelo:** Señor Presidente, se emitieron 86 votos en pro, cero votos en contra y 1 abstención.

- **El C. Presidente González Morfín:** Muchas gracias. Aprobado en lo general y en lo particular el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, de la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley del Coordinación Fiscal.

**Pasa al Ejecutivo de la Unión para sus efectos constitucionales.**

**DECRETO por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto sobre la Renta, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley de Coordinación Fiscal.**

---

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

**FELIPE DE JESÚS CALDERÓN HINOJOSA**, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

**DECRETO**

"EL CONGRESO GENERAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

**SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE TENENCIA O USO DE VEHÍCULOS Y DE LA LEY DE COORDINACIÓN FISCAL.**

**Artículo Primero.** Se reforma la fracción IX del artículo 95 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, para quedar como sigue:

**Artículo 95.** .....

**IX.** Sociedades mutualistas y Fondos de Aseguramiento Agropecuario y Rural, que no operen con terceros, siempre que no realicen gastos para la adquisición de negocios, tales como premios, comisiones y otros semejantes.

.....

**Artículo Segundo.** Se reforman los artículos 14-B y 15-B, primer párrafo, y se adiciona el artículo 15-E, a la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos, para quedar como sigue:

**Artículo 14-B.** Tratándose de automóviles eléctricos nuevos, así como de aquellos eléctricos nuevos, que además cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno, el impuesto se pagará a la tasa de 0%.

**Artículo 15-B.** Tratándose de vehículos de fabricación nacional o importados, a que se refieren los artículos 5o., fracción IV y 14-B de esta Ley, así como de aeronaves, excepto automóviles destinados al transporte de hasta quince pasajeros, el impuesto será el que resulte de multiplicar el importe del impuesto causado en el ejercicio fiscal inmediato anterior por el factor que corresponda conforme a los años de antigüedad del vehículo, de acuerdo con la siguiente:

**Artículo 15-E.** Tratándose de motocicletas de fabricación nacional o importadas, de hasta nueve años modelo anteriores al de aplicación de esta Ley, el impuesto será el que resulte de aplicar el procedimiento siguiente:

El valor total de la motocicleta se multiplicará por el factor de depreciación, de acuerdo al año modelo de la motocicleta, de conformidad con la siguiente:

**Tabla**

<b>Años de antigüedad</b>	<b>Factor de depreciación</b>
1	0.9
2	0.8
3	0.7
4	0.6
5	0.5
6	0.4
7	0.3
8	0.2
9	0.1

A la cantidad obtenida conforme al párrafo anterior, se le aplicará la tarifa a que hace referencia el artículo 14 de esta Ley.

Para efectos de la depreciación a que se refiere este artículo, los años de antigüedad se calcularán con base en el número de años transcurridos a partir del año modelo al que corresponda la motocicleta.”

**Artículo Tercero.** Se reforma el primer y segundo párrafos del artículo 4o-B de la Ley de Coordinación Fiscal, para quedar como sigue:

“**Artículo 4o-B.** El Fondo de Extracción de Hidrocarburos estará conformado con el 0.6 por ciento del importe obtenido por el derecho ordinario sobre hidrocarburos pagado por Pemex Exploración y Producción, en términos de lo previsto en el artículo 254 de la Ley Federal de Derechos.

El Fondo a que se refiere este artículo será distribuido entre aquellas entidades federativas que formen parte de la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, de acuerdo a la fórmula siguiente:

$$T_{i,t} = (0.5C1_{i,t} + 0.5C2_{i,t})FEXHI_t$$

En donde FEXHI<sub>t</sub> se refiere al Fondo de Extracción de Hidrocarburos en el año a repartir.

$$C1_{i,t} = \frac{EXP_{i,t-1}}{\sum_i EXP_{i,t-1}}$$

es el coeficiente relativo a la extracción de petróleo y gas.

$$C2_{i,t} = \frac{EXG_{i,t-1}}{\sum_i EXG_{i,t-1}}$$

es el coeficiente relativo a la producción de gas asociado y no asociado.

EXPi,t-1 es el valor de extracción bruta de los hidrocarburos de la entidad federativa i conforme a la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

EXGi,t-1 es el volumen de producción de gas natural asociado y no asociado de la entidad federativa i, en el año anterior para el cual se realiza el cálculo, según el Sistema de Información Energética.

$\sum_i$  es la sumatoria de la variable que le sigue, sobre las entidades que formen parte de la clasificación de extracción de petróleo y gas definida en el último censo económico realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

...

...

#### Transitorio

**Único.** El presente decreto entrará en vigor el 1o. de enero de 2009.

México, D.F., a 4 de diciembre de 2008.- Dip. **Cesar Horacio Duarte Jaquez**, Presidente.- Sen. **Gustavo Enrique Madero Muñoz**, Presidente.- Dip. **Rosa Elia Romero Guzman**, Secretaria.- Sen. **Adrián Rivera Pérez**, Secretario.- Rúbricas."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a treinta de diciembre de dos mil ocho.- **Felipe de Jesús Calderón Hinojosa**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, Lic. **Fernando Francisco Gómez Mont Urueta**.- Rúbrica.