

SEN. GERARDO FERNÁNDEZ NOROÑA

Presidente de la Mesa Directiva
del Senado de la República.

PRESENTE

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS, PARA ELIMINAR EL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS AL PRECIO DE LA GASOLINA.

Lo que suscriben, **Senadores Alejandro Moreno Cárdenas y Manuel Añorve Baños**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, de la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión y con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por el artículo 8, numeral 1, fracción I del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración del Pleno, la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto de acuerdo con la siguiente:

Exposición de Motivos

El precio de los combustibles es un factor determinante en la economía mexicana, ya que impacta no solo a los consumidores individuales, sino también a la productividad y competitividad de diversos sectores. Desde la implementación del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) en los combustibles, este ha constituido una parte significativa del precio final pagado por las y los ciudadanos. El objetivo inicial de este impuesto era recaudar ingresos para el Estado y contribuir a la regulación del consumo de combustibles fósiles. Sin embargo, ante la mala administración de las finanzas públicas, este impuesto se ha convertido en una carga excesiva que afecta gravemente la economía de las familias mexicanas.

Durante la campaña presidencial de 2018, Andrés Manuel López Obrador prometió una reducción en el precio de la gasolina y la eliminación de impuestos que encarecen los combustibles. No obstante, lejos de cumplir esta promesa, su administración mantuvo e incluso, incrementó el precio de los combustibles mediante el sostenimiento del IEPS.

Actualmente la gasolina en México es 43% más cara que en Estados Unidos y ante esta realidad, Morena sigue mintiendo al decir que “no hay gasolinazos”. Hoy las familias mexicanas pagamos la gasolina más cara, el 40% del precio son impuestos. En términos más claros, la cuarta transformación subió el IEPS de las gasolinas en un 40.5% desde 2018. ¡Nos engañaron y nos siguen saqueando!”.

Es importante mencionar que el oficialismo desde el 2018 ha tenido la posibilidad de eliminar el IEPS a las gasolinas, en la LXIV y LXV Legislaturas se registraron más de 9 iniciativas de diversos grupos parlamentarios con este objetivo,

destacando que una de estas propuestas fue presentada por el diputado Benjamín Robles Montoya, y las diputadas Maribel Martínez Ruiz, Margarita García García y Claudia Domínguez Vázquez, del grupo parlamentario del Partido del Trabajo.

De acuerdo con algunos estudios, los impuestos a las gasolinas y el diésel han aumentado en los últimos nueve años. Desde el ejercicio 2017, año desde que se tiene registro, la cuota que se cobraba de Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, por cada litro de gasolina regular o Magna era de 4.30 pesos. Para este 2025, la cuota se ha incrementado hasta 6.46 pesos por litro, es decir, 2.16 pesos más, debido a que por ley se tiene que actualizar año con año conforme a la inflación. Esto ha provocado un encarecimiento de la gasolina en los últimos años.¹

En enero del 2017, la gasolina regular o Magna, se vendía en promedio a nivel nacional en 15.99 pesos, según datos de la *Comisión Reguladora de Energía* (CRE). Mientras que, para este mes de enero del 2025, se vende a 24.07 pesos por litro, de acuerdo con la plataforma *PETRO Intelligence*, un aumento de 8.08 pesos o de 50.53 por ciento.²

Con la actualización del 2025, para este año nuevo la cuota de IEPS para la gasolina premium, alcanzará ya los 5.45 pesos por litro, con lo que, haciendo el resumen de los últimos nueve años, se ha incrementado también 50 por ciento. Mientras que, en el diésel, el impuesto a pagar, a partir del 1 de enero es de 7.09%, lo que también representa un incremento de 50% más respecto a 2017. Respecto al año anterior, 2024, las cuotas de IEPS incrementaron 28 centavos en el caso de la gasolina Magna; 24 centavos en el caso de la gasolina premium y 31 centavos en el caso del diésel.

Ahora bien, en pesos corrientes, sin considerar la inflación, y tomando en cuenta precios nacionales promedio, la gasolina ha subido de precio año con año. Del 2018 al 2024 el precio nominal promedio de la gasolina regular en México creció un 28.3%, al pasar de los 18.3 pesos en 2018 a los 23.5 pesos en 2024. En el caso de la gasolina premium, el aumento es de 26.4% y en el caso del diésel de 29.4%.³

¹ <https://petrointelligence.com/sistema-de-inteligencia-de-mercado-para-el-monitoreo-del-mercado-gasolinero.php>

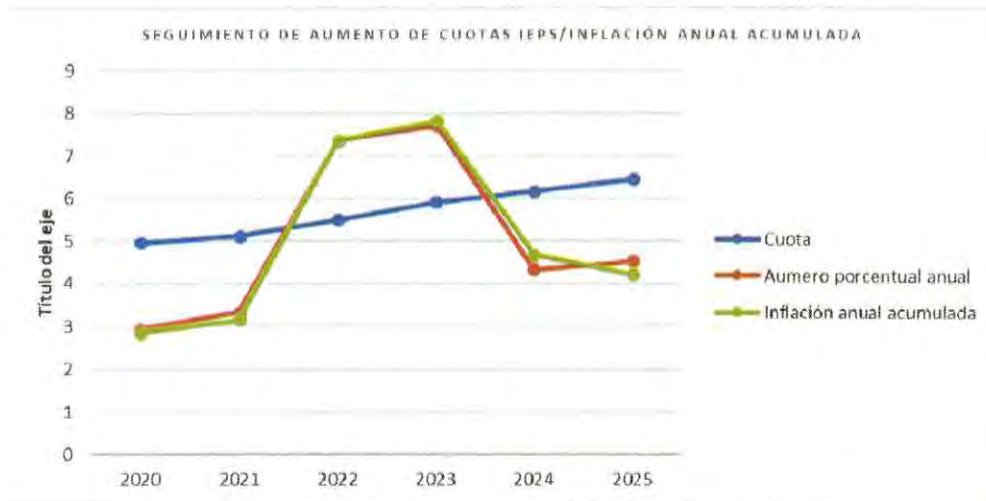
² Ibidem

³ <https://www.economista.com.mx/economia/impuestos-gasolinas-diesel-han-aumentado-50-ultimos-nueve-anos-20250102>
<https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/precio-gasolina-mexico-cambio-ieps>



Fuente: Precio de la gasolina en México: Cuánto cambió en los últimos seis años. Animal Político. Verificación de hechos. Disponible en <https://animalpolitico.com/verificacion-de-hechos/te-explico/precio-gasolina-mexico-cambio-ieps>

Aunque el discurso oficial del gobierno federal siempre se asevera que los incrementos al precio de los combustibles corresponden solamente al incremento de la inflación, lo cierto es que según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), la inflación anual durante 2024 fue de 4.21%⁴, una de las más bajas en los últimos años. Mientras, el aumento a la cuota del IEPS, es la tercera más alta registrada en los últimos cinco años, esto según información publicada por el Banco de México.⁵



La presente iniciativa tiene como finalidad justificar la necesidad de una reforma a la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios para reducir a cero el

⁴ https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/inpc/inpc_2q2025_01.pdf

⁵ <https://www.banxico.org.mx/SielInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?sector=8&accion=consultarCuadro&idCuadro=CP151&locale=es>

impuesto aplicable a los combustibles, contribuyendo así al bienestar económico de los ciudadanos y al impulso de sectores clave de la economía nacional.

El IEPS aplicado a los combustibles se ha convertido en una herramienta recaudatoria fundamental para el gobierno federal. Sin embargo, su impacto negativo sobre la economía de los hogares y la productividad del país ha generado una creciente presión para su revisión y eventual eliminación. Actualmente, el IEPS representa aproximadamente el 40% del precio final de la gasolina y el diésel, lo que significa que una parte sustancial del gasto en combustibles de los ciudadanos se destina a impuestos.

El incremento del precio de los combustibles repercute directamente en los costos del transporte público y de carga. Como consecuencia, se elevan los precios de bienes y servicios esenciales, como alimentos, medicinas y productos de primera necesidad. Esto genera un fenómeno inflacionario que afecta especialmente a los sectores de menores ingresos.

Las empresas, especialmente las pequeñas y medianas, enfrentan costos operativos más elevados debido al encarecimiento de los combustibles. Esto limita su capacidad de crecimiento, reducción de precios y generación de empleos, afectando negativamente la competitividad del país.

El precio de los combustibles en México está compuesto por varios elementos:

- Costo del crudo: Influenciado por los precios internacionales del petróleo y los costos de refinación.
- Costos de logística y comercialización: Incluye transporte, almacenamiento y distribución.
- Impuestos: El IEPS representa una proporción significativa del precio final.

El IEPS, en particular, tiene un impacto sustancial en la determinación del precio final del combustible. A pesar de que el gobierno federal ha implementado en algunos períodos esquemas de subsidios para mitigar sus efectos, la realidad es que el impuesto sigue representando un costo significativo para los consumidores.

Los altos costos de la gasolina y el diésel impactan directamente en el presupuesto de los hogares, especialmente en aquellos de bajos ingresos. Al ser un insumo indispensable para el transporte y el comercio, su encarecimiento limita la capacidad de ahorro de las familias y reduce su poder adquisitivo.

La carga fiscal derivada del IEPS en los combustibles afecta la competitividad de las empresas mexicanas.

Los costos elevados de energéticos dificultan la operación de negocios y limitan la generación de empleo, afectando la inversión y el crecimiento económico.

Con base en lo expuesto, se propone la reforma a la Ley del IEPS para reducir a cero el impuesto aplicable a los combustibles.

Esta medida tendría efectos positivos inmediatos en la economía, tales como:

- **Reducción en el precio de la gasolina y el diésel:** La disminución del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) aplicado a los combustibles impactaría de manera directa en la reducción del precio de la gasolina y el diésel, al eliminar una de las principales cargas fiscales que actualmente encarecen estos productos. Dado que el IEPS es un componente fijo en el precio por litro, su reducción o eliminación permitiría trasladar el beneficio de manera inmediata a los consumidores, generando un alivio en el gasto de las familias y las empresas.
- **Alivio en los costos del transporte público y de carga:** El sector del transporte es uno de los principales consumidores de combustibles, por lo que cualquier disminución en su costo incide de manera significativa en la estructura de precios del transporte público y de carga. Reducir el IEPS contribuiría a la disminución de los costos operativos de los transportistas, lo que podría reflejarse en tarifas más accesibles para los usuarios del transporte colectivo y en una reducción de los costos de distribución de bienes.
- **Estabilidad de precios en la canasta básica y otros productos esenciales:** La estructura de costos de los bienes de consumo esencial, como los productos de la canasta básica, está estrechamente vinculada al precio de los combustibles, debido a su impacto en los costos de transporte y distribución. Al reducir el IEPS, se disminuirían los costos de traslado de estos productos, lo que ayudaría a mitigar la inflación y evitar aumentos en los precios de los alimentos y otros bienes esenciales.
- **Estímulo a la inversión y generación de empleo:** La reducción de costos energéticos derivada de la disminución del IEPS generaría un ambiente más favorable para la inversión y el crecimiento económico. Sectores productivos como la industria, el comercio y la agricultura se verían beneficiados por menores costos operativos, lo que incentivaría la expansión de negocios, el desarrollo de nuevas inversiones y la generación de empleos. Un menor costo de los combustibles también mejoraría la competitividad de las empresas mexicanas en el mercado internacional, facilitando la atracción de capital y fortaleciendo la capacidad del país para incrementar su producción industrial y comercial.

Por otra parte, debe destacarse que actualmente los consumidores se ven inmersos en una situación de incertidumbre fiscal, debido a que la fluctuación del cobro de la tasa del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios entre cero y lo dispuesto por la Ley para cada gasolina, es una decisión de la autoridad Ejecutiva Federal, y cada semana, según un cálculo interno, la autoridad administrativa federal, emite un acuerdo en el Diario Oficial de la Federación en el que determina cuál será el costo.

Asimismo, el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, genera un efecto desproporcionado en regiones donde el transporte constituye un gasto fundamental, como zonas rurales y áreas de difícil acceso. Estas regiones, que suelen depender más intensamente de combustibles para su desarrollo económico, ven un aumento considerable en sus costos operativos, lo cual incrementa las brechas socioeconómicas y dificulta la implementación de proyectos de infraestructura o inversión local. Esta desproporcionalidad además acentúa la necesidad de reevaluar la estructura del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, en un contexto de justicia fiscal y equidad territorial.

Por otro lado, el aumento en el costo de los combustibles derivados del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios también tiene repercusiones ambientales indirectas. Aunque este impuesto pretende desincentivar el consumo de combustibles fósiles, su impacto económico, no necesariamente, se traduce o incentiva la transición hacia fuentes de energía más limpias, pues las alternativas aún no son viables o accesibles para una parte mayoritaria de la población mexicana.

La eliminación del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios en combustibles tendría repercusiones significativas para la economía nacional. Una reducción en el precio de los combustibles incidiría directamente en menores costos operativos para empresas y productores, lo que a su vez incentivaría la competitividad y el dinamismo económico. Además, al disminuir el costo del transporte, se espera una baja en los precios de bienes y servicios, impactando positivamente el índice de inflación nacional.

En el ámbito social, esta reforma mitigaría el impacto de la inflación en bienes esenciales, aumentando el poder adquisitivo de los hogares y reduciendo la presión económica en las familias más vulnerables. Esto no solo tendría un efecto inmediato en la calidad de vida de los ciudadanos, sino que también contribuiría a una mayor cohesión social al reducir desigualdades regionales y sectoriales.

Los efectos económicos derivados de esta medida también podrían fortalecer sectores clave como el agroindustrial, donde los combustibles representan un porcentaje importante de los costos de producción.

Por todo ello, la eliminación del IEPS en los combustibles es una medida urgente y necesaria para aliviar la carga económica de los mexicanos. Ante el incumplimiento de las promesas gubernamentales de reducir los precios de la

gasolina, esta reforma se presenta como una solución viable y efectiva para proteger la economía familiar y fortalecer la competitividad del país. La reducción de este impuesto permitirá un crecimiento económico más equitativo y mejorará la calidad de vida de los ciudadanos.

Ahora bien, cabe plantear aquí la cuestión sobre la posibilidad de reformar la Ley del IEPS en consideración del factor de anualidad de la programación del gasto público y el posible efecto de esta medida en el gasto programable del gobierno federal.

La normativa fiscal y presupuestal en México se encuentra regida principalmente por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria. Uno de los principios fundamentales en materia de finanzas públicas es el de anualidad, el cual establece que tanto los ingresos como los egresos del Estado deben planificarse y aprobarse con un horizonte temporal de un año.

Sin embargo, este principio no es una limitante absoluta que impida la modificación de las disposiciones fiscales y presupuestales en el transcurso de un ejercicio fiscal, especialmente en situaciones de urgencia nacional.

La posibilidad de reforma a las leyes fiscales y presupuestales es perfectamente viable dentro del marco constitucional y legal vigente en México. Esto se fundamenta en la naturaleza misma de estas disposiciones, las cuales no están sujetas a una excepción expresa en cuanto a su modificación, lo que implica que pueden ser ajustadas conforme a las necesidades del país.

El principio de anualidad, presente en la normatividad fiscal y presupuestal, implica que el ejercicio de los recursos públicos se organiza en periodos anuales. Sin embargo, este principio tiene un carácter programático y no debe interpretarse como una restricción para realizar modificaciones a la legislación fiscal o presupuestaria durante el transcurso del ejercicio fiscal.

El artículo 126 de la Constitución establece que "No podrá hacerse pago alguno que no esté comprendido en el Presupuesto o determinado por la ley posterior". Esta disposición es fundamental, pues reconoce expresamente que es posible efectuar ajustes al presupuesto mediante una ley posterior. Esto implica que la legislación mexicana contempla la posibilidad de realizar modificaciones presupuestales siempre que sean aprobadas por el Congreso de la Unión y se alineen con los principios de legalidad y transparencia.

Asimismo, la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria prevé escenarios en los cuales el Ejecutivo Federal puede proponer ajustes a la Ley de Ingresos y al Presupuesto de Egresos de la Federación cuando existan circunstancias que así lo justifiquen. Entre estas circunstancias se encuentran las

emergencias económicas, desastres naturales o cualquier otra situación que comprometa el equilibrio financiero del país.

El sistema jurídico mexicano no establece restricciones en cuanto al momento en que pueden reformarse las normas fiscales y presupuestales.

La Constitución y las leyes secundarias permiten que las autoridades competentes adopten las medidas necesarias para garantizar la estabilidad económica del país, incluso si ello implica modificar la legislación vigente en el transcurso del ejercicio fiscal.

Un ejemplo claro de esta flexibilidad se encuentra en la posibilidad de modificaciones a la Ley de Ingresos y al Presupuesto de Egresos en casos de emergencia.

El artículo 21 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria señala que el Ejecutivo Federal podrá proponer medidas para atender situaciones extraordinarias que requieran ajustes en el ejercicio del gasto público. En este contexto, el Congreso de la Unión tiene la facultad de aprobar reformas que permitan modificar los ingresos y egresos programados, asegurando así la capacidad del Estado para responder eficazmente a situaciones imprevistas.

Además, el artículo 17 de la misma ley establece que, en caso de disminuciones en los ingresos públicos, se podrán realizar ajustes en el gasto para garantizar la sostenibilidad de las finanzas públicas. Esto refuerza la idea de que las disposiciones fiscales y presupuestales no son inmutables y pueden ser modificadas conforme a la evolución de las condiciones económicas y sociales del país.

Desde el punto de vista constitucional, no existe impedimento para que el Congreso de la Unión apruebe reformas a las leyes fiscales y presupuestales en cualquier momento del año. La facultad del Poder Legislativo para legislar en materia fiscal y presupuestaria está reconocida en los artículos 73, fracción VII, y 74, fracción IV, de la Constitución, lo que le permite modificar la normatividad vigente cuando así se requiera.

Es importante destacar que la Constitución no impone restricciones sobre la periodicidad con la que pueden reformarse estas leyes. En consecuencia, siempre que una reforma sea aprobada siguiendo el procedimiento legislativo correspondiente y respetando los principios de legalidad, equidad y proporcionalidad, su validez constitucional no puede ser cuestionada.

Dado que cualquier modificación a las leyes fiscales y presupuestales puede tener un impacto en el Presupuesto de Egresos de la Federación, es fundamental que las reformas sean acompañadas de una revisión integral del gasto público. En este sentido, la iniciativa reconoce que, de ser necesario, el decreto del Presupuesto de

Egresos sería revisado bajo el mismo principio de flexibilidad anteriormente expuesto.

El artículo 74, fracción IV, de la Constitución establece que la Cámara de Diputados tiene la facultad exclusiva de aprobar el Presupuesto de Egresos y de hacer ajustes cuando así lo requiera la situación económica del país. Por lo tanto, cualquier reforma fiscal que modifique los ingresos del Estado deberá ser evaluada en su impacto sobre el gasto público, permitiendo la reconfiguración del presupuesto para garantizar el cumplimiento de las prioridades nacionales.

La posibilidad de modificar las leyes fiscales y presupuestales en el transcurso de un ejercicio fiscal es plenamente compatible con el marco constitucional y legal mexicano. La Constitución y las leyes secundarias establecen que el principio de anualidad no es una barrera infranqueable, sino un criterio programático que puede ser ajustado conforme a las necesidades del país.

El artículo 126 de la Constitución es claro al permitir pagos no previstos en el presupuesto siempre que sean determinados por una ley posterior, lo que refuerza la legitimidad de eventuales modificaciones a las disposiciones fiscales y presupuestales. Asimismo, la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria reconoce la posibilidad de realizar ajustes en situaciones extraordinarias, garantizando así la estabilidad financiera del Estado.

Esta flexibilidad es un elemento esencial para asegurar la capacidad del Estado mexicano de responder a desafíos económicos y sociales de manera oportuna y efectiva.

Honorable Asamblea

En el Partido Revolucionario Institucional creemos que los cambios propuestos reducirían el impacto del IEPS en el precio final de los combustibles, beneficiando a consumidores, transportistas y productores agrícolas. Además, permitir el acreditamiento del impuesto podría reducir la carga fiscal para ciertos sectores estratégicos.

Por todo lo expuesto y fundamentado, someto a consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS, PARA ELIMINAR EL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS AL PRECIO DE LA GASOLINA.

ARTÍCULO PRIMERO. Se reforma el artículo 2o., fracción I, inciso D y el artículo 2 A, fracciones I, II y III de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, para quedar como sigue:

Artículo 2o.- Al valor de los actos o actividades que a continuación se señalan, se aplicarán las tasas y cuotas siguientes:

I. En la enajenación o, en su caso, en la importación de los siguientes bienes:

A) a C) ...

D) Combustibles automotrices:

1. Combustibles fósiles Cuota Unidad de medida

- a. Gasolina menor a 91 octanos 0.0 pesos por litro.
- b. Gasolina mayor o igual a 91 octanos 0.0 pesos por litro.
- c. Diésel 0.0 pesos por litro.

2. Combustibles no fósiles 0.0 pesos por litro.

E) a J)...

II.- ...

III.- ...

Artículo 2o.-A.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 2o., fracción I, incisos D), y H), en la enajenación de gasolinas y diésel en el territorio nacional, se aplicarán las cuotas siguientes:

- I. Gasolina menor a 91 octanos 0.0 centavos por litro.
- II. Gasolina mayor o igual a 91 octanos 0.0 centavos por litro.
- III. Diésel 0.0 centavos por litro.

TRANSITORIOS

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

Senado de la República, a 1 de febrero de 2025

Sen. Alejandro Moreno Cárdenas.


Sen. Manuel Añorve Baños