



Sen. Gerardo Fernández Noroña

Presidente de la Mesa Directiva del Senado de la República,
PRESENTE.

99

Los suscritos, Ricardo Anaya Cortés, Gina Gerardina Campuzano González, Marko Cortés Mendoza, María de Jesús Díaz Marmolejo, Agustín Dorantes Lámbarri, Laura Esquivel Torres, Michel González Márquez, Miguel Márquez Márquez, Juan Antonio Martín del Campo Martín del Campo, Mayuli Latifa Martínez Simón, María Guadalupe Murguía Gutiérrez, Francisco Javier Ramírez Acuña, Ivideliza Reyes Hernández, Verónica Rodríguez Hernández, Gustavo Sánchez Vásquez, Imelda Sanmiguel Sánchez, Lilly Téllez, Enrique Vargas del Villar, Mario Humberto Vázquez Robles, Mauricio Vila Dosal y Susana Zatarain García, Senadoras y Senadores de la República integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional a la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como por los artículos 8, numeral 1, Fracción I; 169, 171, numeral 1; 172 y demás aplicables del Reglamento del Senado de la República; someto a la consideración del Pleno de esta Honorable Cámara, la siguiente **Iniciativa con proyecto de decreto que reforma la Ley del Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios (IEPS) para reducir en 50% las cuotas aplicables a la enajenación de combustibles automotrices; reformar la Ley del Impuesto Sobre la renta para hacer deducible el gasto en consumo de gasolina que realizan las personas físicas y establecer la transitoriedad del cobro del Impuesto al Valor Agregado y estímulos fiscales de IEPS cuando su precio sea superior a 20 pesos por litro. Lo anterior, al tenor de lo siguiente:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.- Antecedentes

MORENA no ha cumplido con la promesa de bajar el precio de las gasolinas. Durante los primeros días de 2025 en algunos establecimientos el precio ha alcanzado un valor de hasta 28 pesos el litro y el gobierno de Claudia Sheinbaum Pardo (CSP), en razón de su

incapacidad e indiferencia, sigue culpando a los gobiernos pasados, de aplicar los gasolinazos.

De 2019 a 2025, MORENA ha aplicado un incremento acumulado de 35% a las cuotas que pagan los combustibles automotrices conforme a la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (LIEPS). Es decir, el incremento de las cuotas es de un promedio anual de 5% durante el tiempo que ha gobernado la 4T.

El presente proyecto de iniciativa es una respuesta y acción legislativa de nuestros compañeros diputados federales del Partido Acción Nacional, a la cual nos sumamos y apoyamos, ante la falta de la palabra empeñada por el expresidente Andrés Manuel López Obrador (AMLO) de no cumplir su compromiso de reducir a 10 pesos el precio de las gasolinas.

El Paquete Económico de 2014 (PE 2014) enviado por Enrique Peña Nieto a la legisladora, contenía diversas reformas legales en materia de ingresos. Entre las modificaciones se ubica la expedición de la Ley de Ingresos de Hidrocarburos (LIH) que tuvo como objetivo modernizar nuestra industria energética a través de un nuevo régimen fiscal, de autonomía presupuestaria, de control de la deuda y un nuevo esquema de exploración, extracción y explotación de hidrocarburos que permitía la participación de la inversión privada en ciertos sectores de la producción petrolera, pero que en el largo plazo ha impactado en el precio de los combustibles.

Es importante decir que a partir de la constancia del Partido Acción Nacional en el trabajo legislativo y nuestra insistencia para hacer notar lo tóxico de la reforma, en el contexto del Paquete Económico 2016 en acuerdo con el Gobierno Federal y varios grupos parlamentarios (en las dos cámaras), se estableció que durante el 2017 y 2018 los precios de los combustibles estuvieran sujetos a regulación, es decir, se logró de manera consensuada aplicar un mecanismo de deslices en los precios que fueran compatibles con la inflación (precios máximos al público de gasolinas y diésel).

De manera que, para los años señalados, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) aplicó el mecanismo de banda de flotación de precios mínimos y máximos mensuales que tuvo como referencia la inflación (+3% y -3%) y el precio internacional del petróleo;¹ esto permitió que la SHCP interviniera en la reducción de cuotas complementarias o temporales, mientras que el método de cálculo lo determinaba la Comisión Reguladora de Energía (CRE).

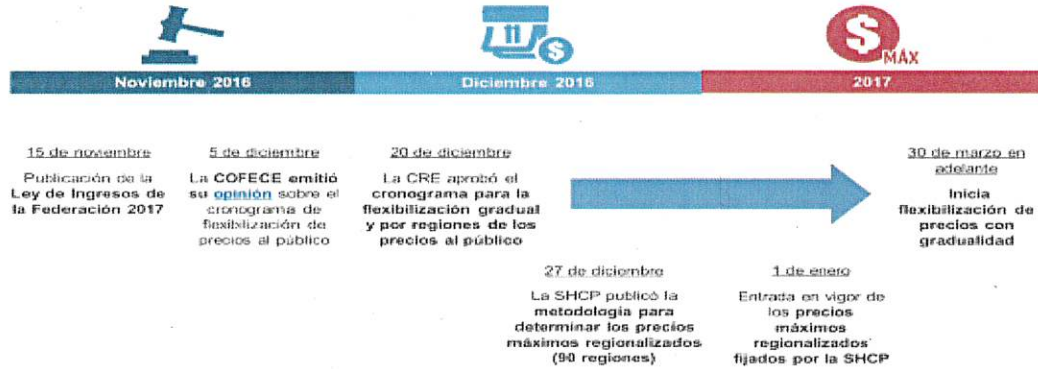
La idea principal fue mantener los precios estables teniendo como referencia la inflación establecida en los Criterios Generales de Política Económica de 2016 y no dejarlos sujetos al comportamiento del precio internacional.

Sin embargo, por decisión del gobierno, a partir de 2018 se inicia de manera adelantada la liberación de los precios de gasolinas y diésel a través de una apertura gradual de los precios hasta llegar al control que se observa hoy en día: los precios fueron flexibilizados para permitir que cada estación de servicio los determinara bajo condiciones de mercado (oferta y demanda) y con ello, generar competencia en el mercado. Que cada consumidor compre el combustible en el establecimiento que considerara le brinda una mejor relación precio-producto-servicio (Ver esquema 1).

Otra modificación relacionada con el precio de las gasolinas que contenía el PE 2014 fue a la LIEPS. Se establecieron cuotas específicas por tipo de combustibles y contenido de carbono bajo el argumento de que las condiciones del mercado nacional de gasolinas y diésel habían evolucionado y existía la necesidad de armonizar la ley vigente incorporando conceptos de uso común en dicha industria.

¹ La propuesta dice de manera textual "Durante el ejercicio fiscal de 2016, el esquema definido en esta fracción deberá prever que los precios máximos podrán aumentar o disminuir, con respecto al precio máximo vigente en octubre de 2015, como máximo en la proporción de la inflación esperada conforme a los Criterios Generales de Política Económica para 2016".

Esquema 1



Fuente: Retomado de Memoria documenta "Liberación de precios finales al público de gasolinas y diésel". 31 de octubre de 2018. Comisión Reguladora de Energía.

En 2016 la SHCP hizo uso de una metodología del cálculo del precio final de la gasolina, diferente al que conocemos en la actualidad, y que consistía en considerar cuatro componentes en su estructura: 1) Precio de referencia internacional; 2) Margen; 3) IEPS y; 4) Otros impuestos aplicables.

El control de precios a partir de bandas de flotación tuvo un éxito relativo, pero generó inconformidades en los empresarios debido a que en algunos momentos se reducían sus márgenes de ganancias. Si tuviéramos que buscar una explicación de este relativo fracaso en el control de precios, es que la estructura de precios era diferente a la estructura que hoy conocemos.

Sin embargo, la liberalización de los precios para someterlos a la libre competencia tampoco ha logrado frenar su constante y prolongado aumento, prueba de esto es que mientras que en diciembre de 2012 el precio promedio de la gasolina magna, Premium y el Diésel era de 10.286, 10.937 y 12.463 pesos por litro respectivamente, durante el mismo mes de 2024 su valor fue de 24.19, 25.50 y 25.92 pesos por litro.

En 12 años el precio de las gasolinas se ha incrementado en promedio en más de 100%; si comparamos el crecimiento de estos precios en relación con el 2018, el incremento promedio ha sido de 24% en promedio.

Estos incrementos, no se explican de forma exclusiva por el comportamiento del precio de referencia (precio molécula) que en la estructura del precio final de los combustibles contribuye con el 45% de su valor final; tampoco se explica por los costos de importación, comercialización y transporte, sino a la carga tributaria a la que está sujeta la estructura de precios de los combustibles, que representa en promedio entre 30 y 35 por ciento del valor final de dicho producto.

Acción Nacional advirtió las consecuencias de tales modificaciones y previendo que el precio de los combustibles aumentaría e impactaría en la inflación y los ingresos de las familias mexicanas, nuestros compañeros diputados insistieron en la urgencia de corregir los efectos permanentes de esa reforma y la consecuencia de los constantes incrementos en el precio de las gasolinas por lo que presentaron 6 iniciativas de reformas a la LIEPS y 12 Puntos de Acuerdo; ninguna fue revisada con detenimiento y responsabilidad.

Desde la legislatura LXIII la propuesta de los diputados del PAN de controlar el precio de las gasolinas reduciendo las cuotas que establece la LIEPS no encontró eco en el Gobierno Federal y ni en la mayoría oficialista, que ahora que son gobierno, desconocen u olvidan la promesa de campaña de López Obrador y de su propio grupo parlamentario y aliados cuando eran oposición de bajar el precio de las gasolinas.

El último intento realizado fue el pasado mes de diciembre en el contexto del análisis y debate del Paquete Económico 2025, cuando a través del Diputado Federico Döring y otros integrantes del Partido Revolucionario Institucional, se presentó una reserva para establecer que, durante el presente ejercicio fiscal, el precio de las gasolinas no fuera superior a 20 pesos por litro. Como es costumbre de los diputados integrantes del partido de mayoría y sus aliados, la propuesta fue desechada por el voto en contra de grupo oficialista.

Las y los Senadores del Partido Acción Nacional coincidimos con nuestros compañeros diputados federales del PAN y estamos ciertos que con la aprobación del presente proyecto de decreto se podrán revertir en el corto y mediano plazo, los efectos negativos que el incremento de los precios ha provocado en la economía y en el salario real de las y los trabajadores. De nada sirve incrementar de forma anual el salario mínimo si la alta y prolongada inflación impacta negativamente en los ingresos reales.

De tal forma que, al ser un proyecto del PAN, se retoman y actualizan los argumentos de la exposición de motivos de los proyectos presentados en Legislaturas pasadas que, evidentemente, continúan vigentes dada la realidad económica que vive nuestro país, y en su caso, se enriquecen los resolutivos del Decreto.

II. Objetivos del proyecto

Apoyar a la economía familiar y frenar el largo proceso de inflacionario que daña los ingresos reales de las y los trabajadores mexicanos mediante los siguientes objetivos:

1. **Reducir en 50% las cuotas del IEPS** que se cobran a los combustibles automotrices.
2. Reformar la Ley del Impuesto Sobre la Renta (LISR) para **hacer deducible los gastos en gasolinas** que realizan los contribuyentes personas físicas con ingresos anuales hasta por 43 mil pesos.
3. Establecer mediante artículo transitorio, que durante el ejercicio fiscal 2025 y 2026, en caso de que el precio de los combustibles automotrices rebase un valor de 20 pesos por litro, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público hará uso de dos mecanismos: 1) **Aplicar facilidades administrativas para que los combustibles automotrices no paguen IVA y;** 2) **Aplicar estímulos fiscales a las cuotas de IEPS a combustibles para contralar su precio máximo.**

Ante las constantes alzas en el precio de los combustibles automotrices y atendiendo al compromiso que las y los legisladores de los diferentes grupos parlamentarios tenemos con las familias, esperamos que durante el presente periodo de sesiones un proyecto noble como éste encuentre eco en los diferentes grupos parlamentarios para que sea analizado y aprobado con urgencia que amerita.

II.1 Argumentos que justifican los objetivos

Las y los Senadores del PAN coincidimos con los diputados de nuestro partido, y creemos que la presente propuesta es viable por los siguientes argumentos:

- **Reducir el excesivo cobro de impuestos.** El IEPS nació como un impuesto que busca reducir el consumo de productos que causan un daño a la salud. Desde 1981 el impuesto "castiga" el consumo de productos como el tabaco, el alcohol, los alimentos con alto contenido calórico, plaguicidas, juegos de apuesta, los combustibles contaminantes y la gasolina. Desafortunadamente todos ellos son productos con una demanda inelástica, es decir, que su consumo se mantiene de forma independiente a su costo.

En México, circulan más de 52 millones de unidades vehiculares que necesitan combustibles automotrices y diésel para funcionar y a pesar de que la solución está en manos de MORENA, el gobierno no ha sido capaz de generar energías limpias y alternativas, y a pesar de todo el dispendio presupuestario, tampoco ha promovido políticas que ayuden a la población a comprar vehículos no contaminantes (eléctricos) y dejen de pagar un doble impuesto por un producto que daña el medio ambiente y a sus ingresos. Al contrario, mucha de la energía que se ha producido durante el gobierno de la 4T, ha sido a base de carbón. Aunque la culpa es de MORENA, el gobierno nos cobra impuestos altos por el uso de automóviles. ESTO ES INJUSTO porque las familias de ingresos bajos o medios tienen un medio de transporte como el automóvil para desarrollar sus actividades cotidianas.

Al cuarto trimestre de 2024ⁱⁱ se recaudaron 570 mil mdp de IEPS y de ese monto, los conceptos que más contribuyeron al impuesto fueron gasolinas y diésel, al aportar el 63.5% de la recaudación neta (362 mil mdp).ⁱⁱⁱ Esta importancia del impuesto es el resultado de que el gobierno termina por aplicar un impuesto doble al consumo: por un lado, el IVA por la compra de gasolinas y por otro el IEPS a un servicio que al final se traslada al precio final que paga el consumidor, es decir, las familias. Disminuir en 50% el IEPS apoyará a la economía familiar en un contexto de altos precios de los combustibles y alta inflación de muchos de los productos de la canasta alimentaria. El gobierno federal tiene margen para su manejo pues la política de subsidio forma parte del gasto que ha realizado durante los últimos 6 años el gobierno federal.

- **Apoyo a la Economía Familiar.** Del total de contribuyentes activos con obligaciones fiscales, 96% corresponde a personas físicas (78% de ellos están el régimen de sueldos y salarios). Por lo tanto, el objeto es apoyar a las familias de estos contribuyentes, sobre todo, a las familias de ingresos bajos y medios. Considerando que una persona que forma parte del VI decil tiene ingresos trimestrales por 43 mil 598 pesos y que el gasto corriente promedio es de 40 mil 906 pesos, se propone que la deducibilidad la puedan aplicar solamente los contribuyentes personas físicas que tengan ingresos anuales hasta por 43 mil pesos con el objetivo de apoyar su gasto. Es decir, este monto garantiza que la deducibilidad se aplique para las personas de ingresos bajo y medios.
- **Medidas transitorias de control de precios.** Con el objetivo de no dañar las finanzas públicas, nuestra propuesta es que se cancele de manera transitoria, el pago del IVA cuando el precio de los combustibles rebase los 20 pesos por litro. Esto complementa la medida de reducción del IEPS. El gobierno federal solo intervendrá con subsidios cuando el precio de las gasolinas, rebase el precio máximo antes señalado. Esta medida de subsidio temporal es viable en el conocimiento de que el

gobierno ya interviene cuando lo considera necesario. Además, el control de precios en un producto necesario para la realización de diversas actividades familiares y productivas, no sería nuevo, ya que el gobierno de la 4T, además de haber propuesto en el Paquete Contra la Inflación y la Carestía – PACIC- controlar precios de 24 productos básicos (como el maíz, el frijol y la leche), del gas y la electricidad, una de éstas propuestas se vinculaba también a la estabilización de precios de la gasolina y diésel, con un esfuerzo de 330 mil millones de pesos.

II. Familias que poseen medios de transporte y su gasto en combustible.

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Ingreso Gasto de los Hogares (ENIGH) 2022, en México hay un total de 37.6 millones de hogares, de las cuales, por cada 100, el 76 de ellos declararon tener un tipo de transporte como automóvil, camioneta cerrada o de cabina, motocicleta o motoneta o camioneta de caja.^{iv}

En 2020 cada familia gastaba un promedio (por automóvil) de 680 pesos en la compra de combustible, en 2022 ese monto fue de 993 pesos, es decir, el gasto familiar se incrementó 46% en dos años. Actualizado el gasto de 2022 a precios de 2025, este monto representaría un total de 1,253 pesos lo que significaría un incremento de 44%.

Esta condición no cambia si analizamos el gasto por persona: mientras en 2020 una persona gastaba en promedio 190 pesos mensuales, en 2022 ese gasto se incrementó a 290 pesos o lo que es lo mismo, su gasto fue superior en 52%. INEGI reporta que cada familia destina poco más de 7% de su gasto a la compra de combustibles.^v

Sin duda, el incremento en el precio de los combustibles impacta de forma importante en el gasto que realizan las familias y las personas. Dicho de otra manera, una parte del dinero de su presupuesto que pudieron utilizar para otros gastos familiares prioritarios como la compra de alimentos vestido, calzado o pago de servicios de sus viviendas, la tuvieron que destinar a la compra de gasolinas para sus medios de transporte propio.

Es cierto que los ingresos de las familias han aumentado como resultado del incremento de los salarios y el aumento de las transferencias gubernamentales, pero dichos ingresos se ven lesionados por el incremento de las gasolinas que impacta en la inflación y ésta a su vez, en los ingresos reales.

III. Estructura y precio de los combustibles automotrices

México tiene una de las gasolinas más caras del mundo; su precio es superior al precio promedio a nivel mundial. En América del Norte y Centroamérica, el precio de la gasolina solo es más barata que países como Canadá, Cuba, Costa Rica y Belice, y comparado con Sudamérica, nuestra gasolina solo es más barata que Uruguay. Respecto a Estados Unidos (principal proveedor de combustibles) su precio es superior hasta en 30% (Ver cuadro 1).

Cuadro 1
Precios Promedio de las Gasolinas en países seleccionados

no.	País	Dólares por Litro	Pesos por Litro ^{1/2}
1	Irán	0.029	0.60
2	Libia	0.030	0.62
3	Venezuela	0.035	0.73
4	Angola	0.328	6.81
5	Egipto	0.337	7.00
6	Argelia	0.338	7.02
7	Kuwait	0.340	7.06
8	Bolivia	0.541	11.24
9	Ecuador	0.717	14.89
10	Paraguay	0.840	17.45
11	Estados Unidos	0.897	18.63
12	Panamá	0.910	18.90
13	Brasil	0.915	19.00
14	Puerto Rico	0.947	19.67
15	Colombia	0.966	20.06
16	El Salvador	0.990	20.56
17	Honduras	1.034	21.48
18	Guatemala	1.045	21.70
19	China	1.099	22.83
20	Perú	1.116	23.18
21	Argentina	1.130	23.47
22	Japón	1.143	23.74
23	Chile	1.206	25.05
24	Jamaica	1.234	25.63
	Promedio mundial	1.230	25.58
25	México	1.240	25.75
26	Canadá	1.241	25.78
27	Cuba	1.295	26.90
28	Costa Rica	1.327	27.56
29	Belice	1.748	36.31
30	Uruguay	1.781	36.99

Fuente: Elaboración propia con información de Global Petrolprices con corte al 13 de enero de 2025.

^{1/2} Para la conversión a pesos, se usa el tipo de cambio de hoy 17 de enero con valor de 20.77 de acuerdo con datos de BANxico.

Nota: "Hay una diferencia sustancial en estos precios entre los diferentes países. Como regla general, los países más ricos tienen los precios más altos, mientras que los países más pobres y los países que producen y exportan petróleo tienen precios significativamente más bajos. Una excepción es los E.U., un país económicamente avanzado con los bajos precios de gasolina. Las diferencias de precios entre países se deben a los diferentes impuestos y subsidios para la gasolina. Todos los países tienen acceso a los mismos precios del petróleo en los mercados internacionales, pero se imponen diferentes impuestos. Como resultado, los precios de la gasolina son diferentes." ^{2/2} *Global Petrolprices*.

En México, entre el 35% y 40% del precio de las gasolinas corresponde a los impuestos que se cobran; esto es el resultado de la estructura que el precio de los combustibles automotrices tiene a partir de la señalada liberalización y competencia de mercado, mientras que en promedio el 45% corresponde al precio de referencia internacional

El precio final de las gasolinas se determina por varios factores. La estructura actual del precio es la siguiente:

- Precio de referencia internacional o denominado también precio molécula
- Pago por importación
- Costos de Comercialización y almacenamiento
- Costos de transporte
- Ganancias de los concesionarios
- Impuestos (IEPS e IVA)

La estructura del precio final, al estar relacionado con factores como el precio de referencia internacional y la importación, se vincula también al tipo de cambio, de manera que entre más depreciada se encuentre nuestra moneda, mayores costos representa para el consumidor final y viceversa.

Históricamente nuestro país consume una cantidad importante de gasolina que se importa porque no hemos consolidado un sector energético autosuficiente, es decir, no producimos los hidrocarburos suficientes para la demanda del mercado interno. En los últimos meses entre el 60 y 70 por ciento de la gasolina que consumimos se importó principalmente de Estados Unidos (Ver cuadro 2).

Cuadro 2
Estadísticas Operativas Seleccionadas sobre Gasolinas y Diésel
2019-2024 ^{1/}
(miles de barriles diarios y porcentajes)

Año	Gasolina				Diésel			
	Producción	Importación	Volumen de Ventas internas	% de gasolina importada respecto al volumen de ventas	Producción	Importación	Volumen de Ventas Internas	% de diésel importado respecto al volumen de ventas
2019	203.5	544.0	720.0	75.6	293.0	178.1	256.9	69.3
2020	185.6	396.0	571.2	69.3	217.0	114.2	192.7	59.3
2021	232.9	349.0	574.9	60.7	206.0	102.6	178.3	57.5
2022	271.0	431.0	670.5	64.3	304.0	175.1	266.2	65.8
2023	252.4	427.0	653.1	65.4	287.0	173.3	248.6	69.7
ene-24	307.7	457.0	631.1	72.4	192.9	107.8	225.4	47.8
2024	235.7	386.5	667.9	57.9	162.8	140.5	260.1	54.0

Fuente: Elaboración propia con información de PEMEX.

^{1/} Valores de 2024 son con promedios hasta el mes de noviembre debido a la disponibilidad de información.

La construcción de la refinería Dos Bocas y los recursos destinados al mantenimiento de las demás refinerías que existen en el país no han sido un factor determinante para reducir la compra gasolina del extranjero. Por citar un ejemplo, en enero de 2024 México alcanzó su valor más alto de importación al comprar el 72% del total de las gasolinas que se vendieron en el país.

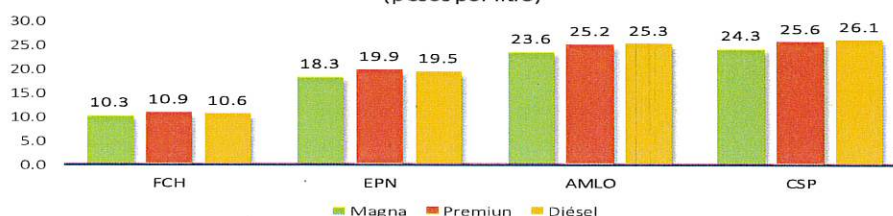
En la primera administración de MORENA se gastaron 513 mil mdp en Dos Bocas, 600 millones de dólares en adquirir Deer Park y más de 100 mil millones de dólares en importar gasolinas y diésel²; a pesar de todo, en poco más de seis años de gobernar el país la 4T ha incumplido su promesa de lograr la autosuficiencia en combustibles para ofrecer gasolinas baratas, producto también de las malas decisiones y de proyectos que fueron construidos más como resultado de un capricho de AMLO que de elementos técnicos que avalaran su viabilidad y rentabilidad económica.

² Aún no existen cifras oficiales del costo de importación para 2024.

No refinamos, seguimos importando gasolina y frente al dólar, nuestra moneda continúa depreciándose. Estos elementos y los relacionados con el cobro de los impuestos explica en gran parte el comportamiento del precio de los combustibles durante las dos últimas administraciones. Desafortunadamente para los mexicanos la variación del precio de las gasolinas siempre ha sido al alza.

En 2012, año de la última administración panista, el precio promedio de las gasolinas era de 10.62 pesos por litro; en 2024 se registró un valor de 24.65 pesos por litro, lo que significa que en 12 su precio aumentó 132%. Comparado con 2018, el precio promedio se incrementó en 28% y de 2019 a enero de 2025 el precio de los combustibles registra un incremento de 31%. Durante los primeros días de 2025, el precio promedio de los combustibles ha alcanzado un valor de 25.34 pesos por litro; medido por tipo de combustible, en 2025 el precio promedio de la gasolina magna, premium y el diésel es de 24.3, 25.6 y 26.1 pesos por litro (Ver gráfico 1).

Gráfico 1
Precios Promedios de Combustibles por Sexenio
(pesos por litro)



Fuente: Elaboración propia con información de la Comisión Reguladora de Energía (CRE) y Petrointelligence.
Nota: Para cada sexenio, se toma el año final de la administración que corresponde. Los promedios se realizan de enero a diciembre, a excepción de la administración de CSP cuyos promedios corresponden a los primeros días del mes de enero de 2025.

Si consideramos solo el valor del precio de la gasolina magna registrado hasta el día 17 de enero y lo comparamos con el valor del precio de la gasolina regular en Estados Unidos, los mexicanos pagan en promedio 6 pesos más de gasolinas, es decir, en México la gasolina es 31% más cara que en aquel país (Ver cuadro 3).

Cuadro 3
Comparativo de Precio de Combustibles entre México y Estados Unidos
Promedios 2024 ^{1/}
(en pesos y porcentajes)

Tipo de Combustible	México	EEUU ^{2/}	Diferencia en precios	Diferencia en %
Magna	24.32	16.69	7.63	45.7
Premium	25.64	21.61	4.03	18.6
Diésel	26.08	19.76	6.32	32.0
Promedio	25.34	19.35	5.99	31.0

Fuente: Elaboración propia con información de la Comisión Reguladora de Energía (CRE) y U.S. Energy Information Administration (eia).

1/ Se usan los precios promedios registrados al 13 de enero de 2025 para Estados Unidos y al 17 de enero para el caso de México.

2/ Conversión al tipo de cambio de 20.77 pesos por dólar y de galones a litros.

México no ha dejado de importar gasolina, seguimos sin refinar combustibles y tampoco se cumplió la promesa de bajar a 10 pesos por litro su precio. “No incrementar el precio más allá de la inflación” también es una promesa incumplida.

Solo en el 2020 y 2023 el precio disminuyó en relación con los valores registrados el año previo, pero no como resultado de una política de disminución de impuestos o de acuerdos con los concesionarios, sino porque se presentó una caída del precio del petróleo a nivel internacional y una reducción de la demanda.

El primer año (2020) como resultado de la pandemia y el segundo (2023) como consecuencia de la guerra entre Rusia y Ucrania a la par de los estímulos fiscales implementados para controlar dicho precio y, en consecuencia, controlar la inflación. El resto de los años de su sexenio, el precio de las gasolinas fue superior a la meta de inflación programada de manera anual (Ver cuadro 4).

Cuadro 4
Incrementos porcentuales Anuales del precio por tipo de combustible

Tipo de Combustible	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Magna	5.6	-7.2	11.7	7.3	2.5	6.8
Premium	4.5	-9.8	16.2	8.6	2.7	3.5
Diésel	8.6	-7.4	9.6	8.2	2.9	5.7
Inflación promedio anual	2.8	3.4	7.4	7.8	4.7	4.2

Fuente: Elaboración propia con información de la CRE y Banco de México.

Nota: Las variaciones porcentuales se construyen a partir de comparar los precios promedios anuales de cada año respecto al previo.

El gobierno de MORENA hace lo que tanto criticó en el pasado: aplica a una política fiscal que prioriza la recaudación de ingresos manteniendo impuestos altos en detrimento de los ingresos de las familias. Peor aún, prioriza la política de recaudación para destinarlo a programas y proyectos que no generan beneficio económico ni social; su único objetivo es mantener programas sociales que controlar el voto de las y los mexicanos.

Con MORENA, las familias mexicanas terminan por pagar dos impuestos al consumo: el IVA y el IEPS disfrazado de un impuesto a los servicios pero que se termina trasladando al consumidor final.

IV. Impacto del incremento en el precio de las gasolinas en la canasta básica

En 2022 la inflación alcanzó un valor anual de 8.7%, aunque ha bajado paulatinamente. Durante algunos meses de 2024 la inflación fue superior al 5% para cerrar en 4.2%, valores lejos de los registros más bajos desde el año 2007. Con menos ingresos reales de las familias, dar de comer a cada uno de sus integrantes se vuelve cada día una odisea para las madres y padres de familia.

De acuerdo con CONEVAL, de 2018 a 2024 el precio promedio de la canasta alimentaria se incrementó en 777 pesos, es decir 48.9%. Mientras que en 2018 su valor era de mil 587 pesos, el registro al mes de diciembre de 2024 fue 2 mil 363 pesos. ^{vi}

Durante este periodo el precio del kilo de tortilla aumento de 14.95 a 23.07 pesos (54.3%); el pan blanco paso de 30.01 a 50.89 pesos (69.6%); el kilo de arroz de 19.16 a 29.27 pesos (52.8%); el kilo de carne de res se incrementó de 118.83 a 170.67 pesos; el kilo de pollo de 49.82 a 76.40 pesos (53.3%) la leche de 15.45 a 23.42 pesos (51.6%); el huevo aumentó de 32.50 a 56.52 pesos (73.9%), el precio del kilo de frijol pasó de 22.66 a 38.91 pesos (71.7%) mientras que el precio del refresco creció de 13.86 a 20.81 pesos (50.1%) solo por citar algunos ejemplos, pero en algunos casos los precios se han triplicado y cuadruplicado. No hay familia que aguante estos precios.^{vii}

De acuerdo con la Alianza Nacional de Pequeños Comerciantes (ANPEC), 6 de cada 10 familias sufre para comprar sus alimentos esenciales. Gran parte de estos incrementos se debe a que, en algunos sectores del campo, no lograron garantizar la seguridad de productores. El incremento de los precios en los productos y servicios se explica en gran medida por el incremento en el precio de los combustibles.

Si bien el incremento al precio de los combustibles se ha ajustado cada año en relación con la inflación, el valor acumulado durante los periodos analizados es superior hasta 6 veces al precio que los combustibles registraban al inicio de la administración de AMLO.

Durante el sexenio pasado sí hubo gasolinazos. De nada han servido los subsidios, al contrario, solo han dañado a las finanzas públicas. Durante 2022 los estímulos a la gasolina le costaron al gobierno federal 397 mil mdp, en 2023 más de 100 mil mdp y se estima que para 2024 el subsidio alcance los 179 mil mdp. Más de 676 mil mdp ha gastado el gobierno en subsidiar el precio de los combustibles y simular un control. De no existir este subsidio el precio promedio rondaría los 29 o 30 pesos en promedio en algunas regiones del país.

Esto significa que el gobierno federal, ni apoya con el control de precios de los combustibles ni apuesta por optimizar la recaudación y disponibilidad de recursos provenientes de la venta de gasolinas. Necesitamos una política de subsidio integral y focalizada que ayude a las y los trabajadores, que ayude a fortalecer el ingreso real de las familias y a reducir su gasto.

El precio de las gasolinas no baja por dos principales razones. En primer lugar, porque no somos autosuficientes en su producción como se prometió y, en segundo lugar, la excesiva carga fiscal impuesta por el gobierno federal desde el 2013 se convierte en una carga para las y los mexicanos. Los impuestos que contiene la estructura de precios, principalmente las cuotas del IEPS, son altas, lo que impide que el precio baje.

Si nuestro proyecto de reforma de reducir al 50% las cuotas del IEPS se hubiera analizado con responsabilidad por parte del Gobierno Federal y la Comisión de Hacienda y Crédito Público, hoy el costo de las gasolinas y el diésel serían menores a los precios que se registran actualmente en nuestro mercado interno.

Estamos convencidos de que el mejor mecanismo de controlar el precio de los combustibles es a través de reducir las cuotas que se cobran. Esto garantizaría un mayor consumo de gasolinas, mayor recaudación y en el corto y mediano plazo, menores precios. Además, los efectos inflacionarios se hubieran podido contener sin afectar el salario real de los trabajadores.

En suma, el gobierno de la autodenominada Cuarta Transformación y del Segundo Piso mantienen su vocación recaudatoria y su dañina vocación de subsidio prolongado que no ha podido contener ni los gasolinazos ni el control de precios que tanto han dañado a la economía y el bienestar de los trabajadores y sus familias.

Por ello, reiteramos el llamado a la administración pública y al Poder Legislativo, a sumarse a este esfuerzo encaminado a resarcir los efectos de tener altos precios de combustibles. Llegó la hora de saber si las prioridades del gobierno y el partido que en el discurso apelan al apoyo de la gente, en verdad tienen la voluntad de apoyarlos.

Insistimos en que nuestro proyecto de iniciativa tiene por objeto reducir a 50% las cuotas de IEPS aplicable a las gasolinas y busca frenar la escalada de precios desde hace seis años y que impacta de una manera totalmente injusta el bolsillo de las y los mexicanos.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, nos servimos someter a consideración del pleno de esta soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de:

DECRETO QUE REFORMA LA LEY DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS PARA REDUCIR EN 50% LAS CUOTAS APLICABLES A LA ENAJENACIÓN DE COMBUSTIBLES AUTOMOTRICES; REFORMAR LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA PARA HACER DEDUCIBLE EL GASTO EN CONSUMO DE COMBUSTIBLES AUTOMOTRICES QUE REALIZAN LAS PERSONAS FÍSICAS Y ESTABLECER LA TRANSITORIEDAD DEL COBRO DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO Y ESTÍMULOS FISCALES DE IEPS CUANDO SU PRECIO SEA SUPERIOR A 20 PESOS POR LITRO.

ARTÍCULO PRIMERO. - Se reforma del artículo 2, inciso D), fracción I, sus incisos a), b) y c) y se reforman del artículo 2-A, las fracciones I, II y III todos ellos 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. ...

A) a C) ...

D) Combustibles automotrices:

1. Combustibles fósiles Cuota Unidad de medida.

- a. Gasolina menor a 91 octanos..... **3.2278** pesos por litro.
- b. Gasolina mayor o igual a 91 octanos..... **2.7257** pesos por litro.
- c. Diésel..... **3.5473** pesos por litro.

2. ...

...

...

...

E) a J) ...

II. a 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..... **28.4898** centavos por litro.
- II. Gasolina mayor o igual a 92 octanos..... **34.7628** centavos por litro.
- III. Diésel.....**23.6448** centavos por litro.

...

...

...

...

...
...
...

ARTÍCULO SEGUNDO. - Se adiciona la fracción IX al artículo 151 de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, para quedar como sigue:

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

I. a VIII. ...

IX. Los gastos por concepto de compra de combustibles automotrices a que hace referencia el inciso D, fracción I del artículo 2º de la Ley del Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios. La deducibilidad solo podrá ser aplicada por las personas físicas cuyos ingresos en el ejercicio no excedan 400 veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización.

...
...
...
...

Transitorios

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

Segundo. Para efectos de apoyar a la economía familiar, contener el incremento de la inflación, durante el ejercicio fiscal 2025 y 2026 cuando el precio de los combustibles automotrices sea superior a los

20 pesos por litro en cualquier región del país, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público intervendrá bajo dos mecanismos fiscales: 1) Publicando resolución de facilidades administrativas para establecer que a los combustibles automotrices a que se refiere el artículo 2o., fracción I, inciso D) y el artículo 2o.-A, fracciones I, II y III de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, no serán sujetos a las disposiciones del pago de impuestos que establece la Ley del Impuesto al Valor Agregado y; 2) Establece estímulos fiscales en los porcentajes y hasta por el monto de la cuota del Especial Sobre Producción y Servicios que correspondan para alcanzar el precio máximo establecido en el presente artículo. Dichos estímulos se cubrirán con los ingresos excedentes que resulten de cada ejercicio.

Tercero. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público substanciará y resolverá los procedimientos presupuestarios a que da lugar el presente proyecto en términos de las disposiciones vigentes en el Presupuesto de Egresos de la Federación siguiente a la aprobación y publicación en el Diario Oficial de la Federación de la presente reforma.

Atentamente,

Salón de Sesiones del Senado de la República a 8 de abril de 2025.



Senadoras y Senadores del PAN

ⁱ INEGI (diciembre 2024). Economía y Sectores Productivos. Parque Vehicular 2024. En <https://www.inegi.org.mx/temas/vehiculos/>

ⁱⁱ Servicio de Administración Tributaria (diciembre de 2024). Recaudación: Ingresos Tributarios del Gobierno Federal 2010-224. En http://omawww.sat.gob.mx/cifras_sat/Paginas/inicio.html

ⁱⁱⁱ Cabe destacar que la recaudación del IEPS de gasolinas y diésel se incrementó 68% real respecto al mismo periodo de 2023, en virtud de la menor aplicación de los estímulos fiscales otorgados a importadores y productores de combustibles, como mecanismo de ajuste al precio de los energéticos implementado por el Gobierno de México controlar la inflación.

^{iv} INEGI (26 de julio de 2023). Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH). 2022 Nueva serie. En <https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/nc/2022/#tabulados>

^v Ibidem.

^{vi} CONEVAL (diciembre de 2024). "Líneas de Pobreza por Ingresos en México, 1992 (enero) a 2024 (diciembre). En <https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Paginas/Lineas-de-Pobreza-por-Ingresos.aspx>

^{vii} Ibidem.