



Sen. Pablo Angulo Briceño

142 Quien suscribe, **Senador Pablo Angulo Briceño**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del Honorable 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 y los artículos 8, numeral 1, fracción I, 164, numeral 1, 169 y demás relativos del Reglamento del Senado de la República; someto a la consideración de esta Honorable Asamblea **iniciativa con proyecto de decreto que reforma la Ley del Impuesto al Valor Agregado**, de acuerdo con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley del Impuesto al Valor Agregado, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1978, constituye uno de los pilares del sistema tributario mexicano, diseñado para gravar el consumo de bienes y servicios de manera generalizada, enfocándose en el producto, en el bien o el servicio con tasas diferenciadas y exenciones específicas orientadas a proteger el interés público, promover la equidad tributaria y salvaguardar los derechos económicos de la población, en especial de los sectores más vulnerables.

El artículo 15 de la Ley del IVA enumera los servicios exentos del pago del impuesto, reconociendo que ciertas actividades esenciales para la cohesión social y la movilidad, no deben encarecerse artificialmente mediante la imposición de tributos indirectos que impactan de forma regresiva en el bolsillo de los consumidores finales.¹

La reforma fiscal de 2014 marcó un punto de inflexión en la regulación del IVA aplicable al transporte de pasajeros. Hasta antes de esa fecha, el artículo 15, fracción V, de la Ley del IVA exentaba de manera amplia el transporte público terrestre de personas (con excepción del ferrocarril). La iniciativa del Ejecutivo Federal, aprobada por el Congreso de la Unión y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de diciembre de 2013, limitó esa exención exclusivamente al transporte público terrestre de personas que se preste en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas, eliminando la exención para el transporte foráneo (interurbano o de larga distancia). El objetivo declarado fue ampliar la base gravable del IVA para fortalecer las finanzas públicas, manteniendo la protección solo para el transporte cotidiano utilizado por hogares de menores ingresos en sus traslados a centros de trabajo y escuelas.²

¹ FACTORUM. ¿Qué actividades están exentas de IVA en México?, agosto 2024, en: <https://www.factorum.com.mx/post/qu%C3%A9-actividades-est%C3%A1n-exentas-de-iva-en-m%C3%A9xico>

² Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de diciembre de 2013. Véase también Centro de Investigación Económica y Presupuestaria (CIEP), "Reforma Hacendaria 2014: Modificaciones al IVA, por nivel



Esta modificación se justificó en el dictamen legislativo con argumentos de equidad, el 87% del gasto corriente en transporte corresponde a la modalidad urbana y suburbana, y la proporción de ese gasto respecto del total es 90% mayor para el 30% de hogares con menores ingresos, en contraste con el uso de automóviles por parte de los sectores más ricos.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación, en el amparo en revisión 130/2018, declaró constitucional el artículo 15, fracción V, reformado. La Primera Sala de la Corte consideró que la distinción entre transporte urbano (exento) y foráneo (gravado al 16%) responde a una clasificación objetiva y razonable, fundada en el principio de equidad tributaria del artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. La Corte enfatizó que el legislador cuenta con amplia libertad de configuración en materia fiscal para crear categorías diferenciadas siempre que no sean arbitrarias y persigan fines sociales legítimos, como proteger el acceso a la movilidad de los sectores vulnerables.

Entre las citas textuales relevantes se encuentra la siguiente: *“Esta Primera Sala arriba a la conclusión la decisión del legislador de mantener la exención del impuesto al valor agregado al transporte público de pasajeros en áreas urbanas, suburbanas y metropolitanas, es acorde con el fin buscado que consistió en no afectar a las personas con menores ingresos que destinan sus percepciones al pago de transporte público”. Asimismo, el tribunal validó que “el empleo por parte del legislador de esos vocablos, de utilización común en el sector del transporte terrestre de personas, permite a los gobernados conocer qué tipo de transporte público terrestre de personas se encuentra exento”.³*

Después de aquella reforma, las circunstancias económicas y sociales han cambiado de manera sustancial. El transporte foráneo público terrestre de personas —autobuses de ruta fija interurbana, intermunicipal o de larga distancia— se ha consolidado como un servicio esencial no solo para el esparcimiento o el turismo, sino para la dinámica misma de la movilidad laboral, empresarial y familiar en un país de dimensiones continentales como México.

de ingresos”, disponible en <https://clep.mx/reforma-hacendaria-2014-modificaciones-al-iva-efectos-por-nivel-de-ingresos/>

³ Suprema Corte de Justicia de la Nación, Amparo en Revisión 130/2018, Transportes Discovery, S.A. de C.V., sentencia de 16 de abril de 2018, disponible en https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/listas/documento_dos/2018-04/AR-130-2018-180416.pdf (pp. 5, 39 y considerandos relativos a la equidad tributaria).

Miles de personas viajan diariamente entre estados para trabajar, estudiar, atender asuntos médicos, visitar familiares o realizar actividades comerciales, viviendo en un punto de la República y laborando en otro. Esta realidad exige una revisión legislativa que restaure la exención del IVA para el transporte foráneo, en aras de la equidad tributaria y la protección al consumidor final.

Es necesario medir el impacto acumulado del IVA del 16% en los costos del transporte foráneo desde 2014. Al entrar en vigor la reforma, muchas empresas del sector optaron por absorber temporalmente el impuesto para evitar un incremento inmediato en las tarifas y no afectar la demanda de un servicio ya sensible al precio. Sin embargo, con el paso del tiempo, el gravamen se ha trasladado de manera plena al consumidor.

Un boleto de autobús foráneo cuyo costo base, sin impuestos, sea de \$1,000 pesos, genera un IVA de aproximadamente \$160 pesos, es decir, 16% sobre el valor del servicio, lo que representa un encarecimiento efectivo del 16% para el usuario final.

Reportes sectoriales de la época de la reforma confirman que las empresas de autotransporte de pasajeros absorbieron inicialmente el impuesto, pero gradualmente lo incorporaron a las tarifas, impactando a los usuarios y generando incrementos tarifarios de entre el 3% y el 12% en diversas rutas.⁴

Esta carga tributaria se ha agravado por el aumento sostenido en otros costos operativos, particularmente el diésel, que representa entre el 30% y el 45% de los gastos totales de las empresas de autotransporte.⁵ En 2026, los incrementos en el precio del diésel han sido notorios debido a factores internacionales y la volatilidad del petróleo derivada de tensiones geopolíticas en el Medio Oriente y nacionales como los ajustes al Impuesto Especial sobre Productos y Servicios, IEPS. Según datos reportados por Pemex, PetroIntelligence y analistas del sector, el precio promedio del diésel pasó de

⁴Animal Político, "Líneas de autobús absorberán alza por 16% de IVA", 3 de enero de 2014, <https://animalpolitico.com/2014/01/que-lineas-de-autobus-subiran-el-boleto-pese-iva-del-16/>; TyT, "Impacta IVA a empresas de transporte de pasajeros", 5 de marzo de 2014, <https://www.tyt.com.mx/nota/impacta-iva-a-empresas-de-transporte-de-pasajeros>; El Financiero, "Empresas de transporte foráneo reportan impacto por impuesto", 13 de mayo de 2014, <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/empresas-de-transporte-foraneo-reportan-impacto-por-impuesto/>

⁵Expansión, "En México, fletes se encarecen 4% por cada peso que sube el diésel", 14 de abril de 2026, <https://expansion.mx/empresas/2026/04/14/aumento-en-diesel-impacta-costos-del-autotransporte-de-carga>; Zaro Transportation, "¿Por qué el diésel está subiendo? Y cómo afecta al transporte de carga", abril de 2026, <https://zarotransportation.com/por-que-suba-diesel-mexico-transporte-carga/>; Transporte.mx, "El diésel aprieta al autotransporte de carga en México", abril de 2026, <https://transporte.mx/crisis-silenciosa-el-diesel-aprieta-al-autotransporte-de-carga-en-mexico/>

aproximadamente \$26.23 pesos por litro a finales de febrero de 2026 a más de \$28.18 pesos en marzo, reflejando incrementos de hasta el 9% en periodos cortos. En algunos estados, el litro superó los \$30 pesos. El gobierno federal y el sector gasolinero acordaron un tope temporal alrededor de los \$28.30-\$28.50 pesos por litro, con estímulos fiscales al IEPS que llegaron al 81.2% en abril para mitigar el impacto.⁶

Para ilustrar este fenómeno, se presenta el siguiente cuadro comparativo de la evolución del precio del diésel en lo que va de 2026 con datos consolidados de reportes sectoriales:

Cuadro: Evolución del precio promedio del diésel en México (pesos por litro, 2026)

Mes	Precio promedio	Incremento mensual (%)	Incremento acumulado 2026 (%)	Notas
Enero/Febrero	26.23 - 26.40	-	-	Precio base
Marzo	28.18 - 30+	+8% a +9%	+7.95% a +14%	Pico por tensiones internacionales
Abril (hasta el día 15)	28.30 - 28.50 tope acordado	-0.84% a estabilización	+7.95%	Acuerdo Pemex-gasolineros con estímulo IEPS 81.2%

Fuente: Reportes Pemex, PetroIntelligence, Diario Oficial de la Federación y Cámara Nacional del Autotransporte de Carga. Cada peso de incremento en el diésel se traduce en un alza cercana al 4% en las tarifas de fletes y pasajes.⁷

⁶ Milenio, "Pemex asume costo de no subir precio de gasolinas", 31 de marzo de 2026; PetroIntelligence, precios nacionales actualizados al 15 de abril de 2026, disponible en <https://nacionalgasolinero.com/>; Expansión, "Pemex y gasolineros pactan el precio del diésel durante abril", 1 de abril de 2026; El Financiero, "Gasolina premium y diésel rebasan los 30 pesos por litro en algunas estaciones", 12 de marzo de 2026.

⁷ PetroIntelligence (datos al 15 de abril de 2026), disponible en: <https://nacionalgasolinero.com/> (15 de abril de 2026); <https://heraldodemexico.com.mx/economia/2026/4/15/gasolina-hoy-15-de-abril-precios-desde-2368-pesos-en-mexico-donde-encontrarla-796473.html> (15 de abril de 2026); <https://www.dineroenimagen.com/autos/precio-gasolina-hoy-15-abril-2026/185846> (15 de abril de 2026). • Milenio (reportes de marzo-abril de 2026): <https://www.milenio.com/negocios/gobierno-empresarios-acuerdan-reducir-precio-diesel> (31 de marzo de 2026); <https://www.milenio.com/negocios/hacienda-recorta-apoyo-a-ieps-combustibles-en-mexico-10-de-abril-2026> (10 de abril de 2026); <https://www.milenio.com/negocios/pemex-asume-coste-subir-precio-gasolinas-petrointelligence> (31 de marzo de 2026). • Expansión (reportes de marzo-abril de 2026): <https://expansion.mx/empresas/2026/04/01/pemex-y-gasolineros-tope-precio-diesel-abril> (1 de abril de 2026); <https://expansion.mx/empresas/2026/04/14/aumento-en-diesel-impacta-costos-del-autotransporte-de-carga> (14 de abril de 2026). • Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), declaraciones sobre impacto en fletes (abril de 2026): <https://forbes.com.mx/por-cada-peso-que-aumenta-el-diesel-suben-4-el-coste-de-un-flete-alerta-la-canacar/> (6 de abril de 2026); <https://www.infobae.com/america/agencias/2026/04/06/transportistas-mexicanos-dicen-que-cada-peso->

Estos incrementos se trasladan directamente a las tarifas de los boletos de autobús foráneo, encareciendo aún más un servicio que ya incluye el 16% de IVA. El resultado es un efecto regresivo: el transporte foráneo, utilizado mayoritariamente por familias de clase media y baja para desplazamientos laborales o de necesidad, absorbe una desproporción de su ingreso.

Es indispensable dimensionar la relevancia cuantitativa del transporte foráneo en la movilidad nacional. De acuerdo con datos del INEGI, el autotransporte federal (que incluye el colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija) representa la columna vertebral del movimiento de pasajeros en México, con el 95.7% del total nacional de pasajeros transportados por modo carretero en 2024-2025. El transporte colectivo foráneo de pasajeros de ruta fija genera miles de empleos directos (más de 54 mil personas dependientes en la rama) y moviliza millones de pasajeros anuales, especialmente en corredores interurbanos del Bajío, el norte, el sureste y conexiones con el Valle de México.

Aunque la Estadística de Transporte Urbano de Pasajeros registra más de 2,960 millones de usuarios urbanos en 2025, el foráneo complementa esta red como el medio principal de desplazamiento de media y larga distancia, donde el ferrocarril de pasajeros es limitado y el avión resulta prohibitivo para la mayoría. Este modo de transporte no es opcional, es estructural para la economía, la productividad y la cohesión social.⁸ Miles de personas se trasladan diariamente a otros puntos del país, no por recreación, sino por empleo (trabajadores que residen en un estado y laboran en otro), negocios, estudios superiores o atención médica especializada. Esta dinámica de movilidad interregional es un factor clave de la productividad nacional y de la reducción de desigualdades regionales.

Esto permite una necesaria y urgente exención del IVA al transporte foráneo ante los incrementos del diésel en 2026. El costo operativo de las empresas se ha elevado drásticamente, y este incremento se refleja en tarifas más altas que afectan directamente

[que-sube-el-diesel-eleva-4-costo-de-fletes/](https://expansion.mx/empresas/2026/04/14/aumento-en-diesel-impacta-costos-del-autotransporte-de-carga) (6 de abril de 2026); <https://expansion.mx/empresas/2026/04/14/aumento-en-diesel-impacta-costos-del-autotransporte-de-carga> (14 de abril de 2026).

⁸ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), Encuesta Anual de Transportes (EAT) 2024; Boletín de Prensa 194/25, 12 de diciembre de 2025, en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/eat/EAT2024_CP.pdf y Reporte de Resultados; SICT, Indicador Mensual de Autotransporte Federal, septiembre 2025 (participación carretera 95.7% en movimiento de pasajeros), https://micrs.sct.gob.mx/images/DireccionesGrales/DGP/estadistica/Indicador-Mensual/INDI-2025/CI_Septiembre-2025.pdf

al consumidor final. Exentar el transporte foráneo del IVA no solo aliviaría la presión inflacionaria en las tarifas, sino que alinearía la política tributaria con la realidad actual de la movilidad mexicana.

La propuesta de reforma fortalece el principio de equidad tributaria consagrado en el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y reconocido por la Suprema Corte en el amparo en revisión 130/2018. Aunque en 2018 la Suprema Corte validó la distinción entre transporte urbano y foráneo por razones sociales, la evolución económica posterior, especialmente por los incrementos en el diésel, ha hecho que el gravamen al transporte foráneo resulte desproporcionado y contrario a la economía de los usuarios.

Por lo anterior, la presente iniciativa tiene por objeto:

- 1.- Reformar el artículo 15, fracción V, para eliminar el término "exclusivamente" para la exención del IVA al transporte público terrestre de personas en áreas urbanas.
- 2.- Reformar el artículo 15, fracción VIII, para establecer, de manera expresa, la exención del IVA por la prestación de servicio transporte foráneo público terrestre de personas.

Las modificaciones que se plantean se ilustran en el siguiente cuadro comparativo:

Ley del Impuesto al Valor Agregado en vigor	Iniciativa con proyecto de decreto
Artículo 15.- No se pagará el impuesto por la prestación de los siguientes servicios: I a IV. ... V. El transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas. No se considera transporte público aquél que se contrata mediante plataformas de servicios digitales de intermediación entre terceros que sean oferentes de servicios de transporte y los demandantes de los mismos, cuando los vehículos con los que se proporcione el servicio sean de uso particular.	Artículo 15.- ... I a IV. ... V. El transporte público terrestre de personas que se preste en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas. No se considera transporte público aquél que se contrata mediante plataformas de servicios digitales de intermediación entre terceros que sean oferentes de servicios de transporte y los demandantes de los mismos, cuando los vehículos con los que se proporcione el servicio sean de uso particular.

VI. a VII. ...	VI. a VII. ...
VIII. (Se deroga)	VIII. El transporte foráneo público terrestre de personas.
IX a XVI. ...	IX a XVI. ...

Conforme al artículo 169, numeral 1, fracción III del Reglamento del Senado, esta iniciativa se relaciona con la Agenda 2030 Objetivo 11 Ciudades y comunidades sostenibles y el Objetivo 10 Reducción de las desigualdades

Por lo anterior expuesto, se presenta a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de:

DECRETO QUE REFORMA EL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

ÚNICO.- Se **REFORMA** el artículo 15, fracciones V y VIII, de la Ley del Impuesto al Valor Agregado para quedar como sigue:

Artículo 15.- ...

I a IV. ...

V. El transporte público terrestre de personas que se preste en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas. No se considera transporte público aquél que se contrata mediante plataformas de servicios digitales de intermediación entre terceros que sean oferentes de servicios de transporte y los demandantes de los mismos, cuando los vehículos con los que se proporcione el servicio sean de uso particular.

VI. a VII. ...

VIII. El transporte foráneo público terrestre de personas.

IX a XVI. ...



Sen. Pablo Angulo Briceño

TRANSITORIO

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

Salón de Sesiones del Senado de la República, Ciudad de México, a abril de 2016.

Suscribe

SENADOR PABLO ANGULO BRICEÑO