



“2026, Año del Bicentenario de abolición de la esclavitud el Estado de Chihuahua”

H. CONGRESO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA

P R E S E N T E.

El suscrito **ROBERTO ARTURO MEDINA AGUIRRE**, en mi carácter de Diputado de la Sexagésima Octava Legislatura del H. Congreso del Estado y Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional; con fundamento en los artículos 71 Fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 68, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano del Estado de Chihuahua; 167, fracción I, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; así como 75 y 76 del Reglamento Interior y de Prácticas Parlamentarias del Poder Legislativo, ambos ordenamientos del Estado de Chihuahua, acudo ante esta Honorable Asamblea Legislativa a someter a consideración la presente **Iniciativa con carácter de Decreto ante el H. Congreso de la Unión, a fin de Reformar y Derogar diversas porciones normativas de los artículos 2º, 2º.- A y 3º de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, con el objeto de eliminar el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) al Diésel**; por lo que me permito someter ante Ustedes la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 4 de diciembre de 1986 la Asamblea General de Naciones Unidas adopta la resolución 41/128, en lo que será la Declaración sobre el derecho al desarrollo, y que en su artículo primero establece: *“El derecho al desarrollo es un derecho humano inalienable en virtud del cual todo ser humano y todos los pueblos están facultados para participar en un desarrollo económico, social, cultural y político en el que puedan realizarse plenamente todos los derechos humanos y libertades fundamentales, a contribuir a ese desarrollo y a disfrutar del él.”*



“2026, Año del Bicentenario de abolición de la esclavitud el Estado de Chihuahua”

En este contexto el derecho al desarrollo es un derecho humano, compuesto por cuatro grandes pilares, el desarrollo social, cultural, político y económico.

Durante muchos años, el proceso de desarrollo de los países ha sido evaluado exclusivamente utilizando como indicador el crecimiento económico, el cual lo podemos definir como expansión del Producto Nacional Bruto (PNB) o del Producto Interior Bruto (PIB) potencial en una zona determinada. Así el mejor indicador para medir el crecimiento económico sería el PIB real per cápita. En este concepto hemos llegado a perder el matiz de diferenciación entre desarrollo y crecimiento económicos, que en muchas ocasiones se ha utilizado como sinónimos.

El crecimiento económico no garantiza el desarrollo como derecho humano; para ello es necesaria una forma más precisa de medir el bienestar social, que es el objetivo del desarrollo económico, ya que el alza de los combustibles afecta este derecho. Por su parte, los indicadores deben incluirse en un concepto amplio de desarrollo, entendido como crecimiento sostenido que genera cambios sociales para mejorar el nivel de vida a largo plazo y favorecer transformaciones estructurales e institucionales.

De esta definición, podemos deducir que para que se produzca el desarrollo económico es necesario que se produzcan ciertas características que permitan, por un lado, la sustentabilidad y por otro, la realización de cambios estructurales e institucionales dentro de la sociedad. El desarrollo económico basado en un enfoque de los derechos humanos busca en cierta forma una transformación económica, política, social y cultural a través de la buena gobernanza, la participación ciudadana, el fortalecimiento de las instituciones o la igualdad de los derechos.



“2026, Año del Bicentenario de abolición de la esclavitud el Estado de Chihuahua”

Por su parte, el contexto político, social y económico en el que se enmarcan actualmente los derechos humanos implica retos que no solo requieren de formas novedosas para enfrentarlos, sino de una comprensión profunda de factores históricos y de elementos nuevos en el panorama de un mundo globalizado; así es como debe percibirse el derecho humano al desarrollo económico, como el bienestar del pueblo basado en su propia riqueza en un contexto de globalización económica, en ese sentido, el artículo 1 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales señala:

“Artículo 1

*1. Todos los pueblos tienen el derecho de libre determinación. En virtud de este derecho establecen libremente su condición política **y proveen asimismo a su desarrollo económico, social y cultural.***

*2. Para el logro de sus fines, todos los pueblos **pueden disponer libremente de sus riquezas y recursos naturales,** sin perjuicio de las obligaciones que derivan de la cooperación económica internacional basada en el principio de beneficio recíproco, así como del derecho internacional. En ningún caso podrá privarse a un pueblo de sus propios medios de subsistencia.*

*3. Los Estados Partes en el presente Pacto, incluso los que tienen la responsabilidad de administrar territorios no autónomos y territorios en fideicomiso, promoverán el ejercicio del derecho de libre determinación, **y respetarán este derecho de conformidad con las disposiciones de la Carta de las Naciones Unidas.**”*

En estas condiciones el aumento a los precios de las gasolinas y diésel, constituye una afectación colectiva al derecho humano del desarrollo económico que nos interesa a todos los mexicanos, atendiendo a que de conformidad con el mercado internacional de combustibles y la liberación de precios del mercado de las gasolinas, es totalmente incongruente tener indexado al valor del litro de gasolina y diésel, el impuesto especial previsto en la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios.



“2026, Año del Bicentenario de abolición de la esclavitud el Estado de Chihuahua”

Los artículos 2º fracción I, incisos D) y H), 2º- A, así como 3º de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, generan un efecto acumulativo del impuesto especial a combustibles, que en el nuevo contexto de liberación de precios, que inició a partir del 1 de enero de 2017, actualmente provocan un desequilibrio económico y tributario, al estar estructurados de acuerdo a la época en que el Estado Mexicano prestaba el servicio exclusivo de comercialización de los combustibles, y al concurrir el libre mercado, la estructura impositiva del IEPS debe adecuarse a la realidad actual, es decir, aplicarse dichos ingresos al otorgamiento de subsidios en el consumo del Diesel, pero no de forma temporal como ocurre actualmente, donde se otorgan estímulos durante un tiempo determinado, que se traduce en días o semanas, sino de forma permanente, o bien, eliminarse en el consumo del Diesel como proponemos.

Las reformas legislativas del mercado de combustibles que entraron en vigor el 1 de enero de 2017, generó un mecanismo nuevo de fijación de precios, tendiente a fomentar el libre mercado, por lo que, al conseguirse este, ha provocado que actualmente se genere una condición de inequidad en razón a la aplicación de la carga impositiva al precio de las gasolinas, que por una parte, queda liberada del subsidio que controlaba antes el precio de la misma por debajo del valor de mercado, pero con una carga impositiva muy alta al soportar dos impuestos al consumo en cascada, el Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios, indexado al valor, con tres cuotas fijas diferentes acumuladas y luego sobre el valor final, se carga el Impuesto al Valor Agregado; precisamente esta carga impositiva, antiguamente justificada en el precio que los mexicanos recibíamos por debajo de mercado mediante la aplicación de un subsidio gubernamental, hace que el esquema de libre mercado actual ya no es justificable; y por tanto el planteamiento de inconstitucionalidad comprende por una parte, la aplicación de las normas



“2026, Año del Bicentenario de abolición de la esclavitud el Estado de Chihuahua”

autoaplicativas relativas la liberación de precios del mercado nacional de las gasolinas y el diésel, y por otra, la aplicación heteroaplicativa de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios y de la Ley de Impuesto al Valor Agregado; pero derivadas de la omisión legislativa de ajustar los mecanismos de cobro de dichos impuestos, en relación a la nueva forma de fijar el precio de la gasolina, ya que la inconstitucionalidad del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios está condicionada a la nueva forma de fijar los precios de los combustibles, que constituye en esencia una norma autoaplicativa.

El sector transportista constituye uno de los pilares fundamentales de la economía nacional. se estima que más del 80% de las mercancías en México se movilizan por carretera, lo que convierte al transporte de carga y al transporte público en actores esenciales para la productividad, la competitividad y la estabilidad de precios en todo el país.

El diésel es el insumo principal de esta actividad económica y un combustible necesario para la producción agrícola; por lo que su alto costo impacta directamente en el precio final de los alimentos, los altos costos logísticos de las empresas, en el riesgo de la operación del transporte público, la competitividad de las cadenas productivas, y en la incertidumbre del ingreso de millones de familias que dependen del transporte para trabajar.

En este contexto, en particular la carga fiscal derivada del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) aplicable al diésel se ha convertido en un factor que incrementa los costos operativos del sector transportista y la producción agropecuaria, ya que la estructura actual del IEPS —diseñada para un mercado regulado y subsidiado— genera un efecto acumulativo que, en un mercado liberalizado, produce distorsiones económicas que afectan de manera desproporcionada a quienes dependen del diésel para trabajar.



“2026, Año del Bicentenario de abolición de la esclavitud el Estado de Chihuahua”

En días recientes, diversos medios de comunicación difundieron declaraciones en las que se sugería que, ante el incremento en los precios de los combustibles, “si no alcanza para gasolina Premium, se cargue Magna”. Esta recomendación, citada ampliamente en la prensa, ha sido interpretada por muchos sectores como una falta de empatía respecto de la difícil realidad productiva del país. Porque mientras esa frase puede sonar práctica para un automovilista urbano, resulta completamente ajena a la vida de quienes sostienen la economía nacional: los transportistas, los productores agrícolas, los operadores de maquinaria pesada y todos aquellos cuya actividad depende del diésel. Para ellos no existe la opción de “cambiar de combustible”, ni pueden simplemente poner Magna en un tráiler, en un tractor o en una cosechadora. Pretender que la solución a la crisis de combustibles es “elegir otra gasolina” revela una visión simplista que aplica únicamente a vehículos compactos, pero no a quienes literalmente mueven mercancías, producen alimentos y mantienen en marcha la cadena logística del país. Esta desconexión entre el discurso público y la realidad económica es precisamente lo que hace urgente revisar la política fiscal sobre combustibles, porque México no puede pedirle a su sector productivo que funcione con recomendaciones que ignoran cómo funciona el país que lo alimenta y lo transporta.

La eliminación del IEPS al diésel representa una medida de apoyo directo al sector transportista y agrícola, al reducir sus costos operativos y contribuir a estabilizar los precios de bienes y servicios esenciales, liberando al diésel de la carga impositiva establecida en la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, permitiendo que sea el valor de mercado el que fije su precio. Asimismo, fortalece el derecho humano al desarrollo económico, al disminuir cargas fiscales regresivas que afectan a quienes sostienen la movilidad y el abastecimiento del país.



“2026, Año del Bicentenario de abolición de la esclavitud el Estado de Chihuahua”

Por lo anteriormente expuesto es que sometemos a consideración de esta H. Soberanía, proponemos el siguiente proyecto con carácter de:

INICIATIVA DE DECRETO ANTE EL H. CONGRESO DE LA UNIÓN

ARTÍCULO ÚNICO.- SE REFORMA el **Artículo 2°.- A** en su párrafo primero; **SE DEROGAN** los **artículos: 2°**, en su inciso c), del numeral 1, del inciso D), de la fracción I, así como en su numeral 5, del inciso H); **2°.-A**, en su fracción III; y **3°**, en el inciso c), de la fracción IX, así como inciso g) de la fracción XXII; todos de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, para quedar redactados de la siguiente manera:

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

I. En la enajenación o importación de los siguientes bienes:

A) – C) (...)

D) Combustibles automotrices:

1. Combustibles fósiles

a)- b) (...)

c) [Se deroga]

d) (...)

(...)

E) – G) (...)

H) Combustibles fósiles

1. – 4. (...)

5. [Se deroga]

6. – 10. (...)

I – K) (...)

II – III. (...)



“2026, Año del Bicentenario de abolición de la esclavitud el Estado de Chihuahua”

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

I - II. (...)

III. [Se deroga]

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

Artículo 3o.- Para los efectos de esta Ley se entiende por:

I – VIII. (...)

IX. Para los efectos de lo dispuesto en los artículos 2o., fracción I, incisos D) y H), y 2o.-A de esta Ley se entenderá por:

a) (...)

b) (...)

c) [Se deroga]

d) (...)

X. - XXI (...)

XXII. Combustibles fósiles:

a) – f) (...)

g) [Se deroga]

h) – l) (...)

XXIII. - XXXIX (...)



“2026, Año del Bicentenario de abolición de la esclavitud el Estado de Chihuahua”

TRANSITORIOS:

ARTÍCULO ÚNICO. Aprobada que sea remítase al Congreso de la Unión, por conducto de la Mesa Directiva del H. Congreso del Estado de Chihuahua, para los efectos previstos en el artículo 71, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

DADO en el Salón de Sesiones del H. Congreso del Estado, en la Ciudad de Chihuahua, Chih., a los veintiún días del mes de abril del año dos mil veintiséis.

A T E N T A M E N T E


DIP. ROBERTO ARTURO MEDINA AGUIRRE

La presente hoja de firmas corresponde a la Iniciativa con carácter de Decreto ante el H. Congreso de la Unión, a fin de Reformar y Derogar diversas porciones normativas de los artículos 2º, 2º.- A y 3º de la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, con el objeto de eliminar el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) al Diésel.