

## **INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 2º-A Y DEROGA LA FRACCIÓN V DEL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, EN MATERIA DE IVA ACREDITABLE PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS, SUSCRITA POR EL DIPUTADO JOSÉ ELÍAS LIXA ABIMERHI E INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN**

El proponente, diputado **José Elías Lixa Abimerhi**, con la suscripción de los diputados **Víctor Manuel Pérez Díaz, Patricia Terrazas Baca, Carlos Elhier Cinta Rodríguez, Jorge Arturo Espadas Galván y Luis Alberto Mendoza Acevedo**, integrantes de la LXIV Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II, y 135 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, sometemos a consideración de esta soberanía la presente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se deroga la fracción V del artículo 15 y se adiciona una fracción V al artículo 2o.-A de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, en materia de IVA acreditable para empresas que prestan el servicio de transporte público de pasajeros**, al tenor de la siguiente:

### **Exposición de Motivos**

La situación económica que enfrenta el país, como consecuencia del advenimiento de una nueva realidad social, provocada por la pandemia del coronavirus, ha puesto especial presión en diversos sectores de la actividad económica. En México, en particular, uno de los sectores que ha visto mayor afectación, frente a una situación ya de por sí comprometida con anterioridad, es el sector del transporte público.

Ante la crisis que enfrenta el sector, es indispensable que la autoridad adopte medidas que les otorguen mayores facilidades en los aspectos financiero y administrativo, incluso considerando que existe una amplia gama de herramientas para, desde el ámbito normativo, eliminar barreras y otorgar alternativas a las concesionarias del servicio público para hacer frente de forma efectiva a sus obligaciones y poder invertir en el mejoramiento continuo del sector.

El transporte urbano de pasajeros, en las grandes ciudades y recientemente en la zona rurales, se ha convertido en un tema que preocupa a los responsables de la administración pública, el sistema regulatorio de la prestación del servicio, la reglamentación correspondiente, el sistema de concesiones y las organizaciones gremiales en un mal manejo administrativo, a lo largo de los años se han transformado en un problema que parece ser irresoluble, que demanda una novedosa metodología y el uso de nuevas tecnologías para explorar soluciones.

El servicio público de transporte de pasajeros es una concesión del Estado, la característica de las concesiones es que se originan en un derecho del Estado susceptible de explotación, que el Estado comparte con el particular para que este preste o realice un servicio, obtenga un beneficio económico a cambio de pagar al Estado una cuota para disfrutar de ese derecho, cuyo modelo se reproduce en los tres órdenes de gobierno. El origen de las concesiones es la obligación del Estado de satisfacer las necesidades de la sociedad, una de ellas, surgida de la modernidad es el transporte, la movilidad de la población obligó a los gobiernos a regular su operación

Las características del transporte público urbano dependen fundamentalmente de las condiciones de la población en que se desarrolla, en pequeñas medianas y grandes ciudades, las características en cada una de ellas son distintas, sin embargo es conveniente señalar que el desarrollo del transporte en las pequeñas y medianas ciudades, en la mayoría de los casos sientan las bases y condiciones para el crecimiento del servicio conforme aumenta el volumen de las ciudades, por eso es muy importante, establecer sistemas de planificación, proyección de las necesidades de movilidad de la población, para prever y garantizar suficiencia a futuro, para ello se hace indispensable un buen diagnóstico que incluya indicadores de movilidad, como velocidad, calidad, eficiencia, costos y tiempo de duración de infraestructura con índices de mantenimiento.

Se ha observado que el crecimiento de la demanda de servicios, los cambios provocados por la evolución de los sistemas carreteros y las condiciones del mercado se han transformado, ello obliga a la adecuación del marco jurídico y los manuales de operación, las consecuentes particularidades, han propiciado la aparición de un mercado negro sin regulación, que día con día incide en el transporte de pasajeros. Tal es el caso de corridas de transporte foráneo realizado por camiones que con el pretexto de ser contratados para un tiempo determinado compiten con el transporte público federal establecido

México ha experimentado un fuerte crecimiento de su población urbana, dicho crecimiento está asociado a una serie de problemas entre los que destacan no sólo las necesidades de traslado de millones de personas, sino la consecuente utilización de una gran cantidad de recursos para atender dicha movilidad con efectos adversos a la salud humana y del medio ambiente. Entre esos recursos están no sólo las altas inversiones en infraestructura y vehículos, o el consumo de crecientes cantidades de energéticos, sino también el tiempo, la salud y la vida de las personas.

Como consecuencia de los acontecimientos y el panorama económico, social y financiero, la afectación generada por la propagación del coronavirus SARS-CoV2, que provoca la Covid-19, puede definirse como global y generalizada, dada la necesidad de los gobernantes de privilegiar el cuidado y la protección de la salud de la ciudadanía frente a la actividad económica, en estricto apego de las recomendaciones y medidas sanitarias prescritas por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Así, en México, una de las principales medidas aplicadas al momento en el que la autoridad sanitaria determinó que nos encontrábamos ante una crisis epidemiológica fue el cierre temporal de negocios para el mantenimiento del distanciamiento social, a efecto de procurar detener el rápido avance de la enfermedad; lo que trajo consigo la imposibilidad del sector empresarial de generar los recursos económicos necesarios para hacer frente a sus obligaciones.

De acuerdo con información estadística otorgada por los órganos económicos nacionales, la economía de México decreció -0.1 por ciento (Inegi, 2020) y los pronósticos de este año, en el mejor de los casos, no rebasan el 1 por ciento. Si a esto le sumamos que uno de los rubros que serán más afectados por la Covid-2019 será el turismo, que guarda una proporción del 8.7 por ciento del PIB para este año (Inegi, 2020) puede observarse que existe un elevado riesgo potencial de afectación a la población más económicamente activa, lo que traerá consigo una afectación también a los sectores más vulnerables que subsisten de forma paralela. Al inicio de la contingencia, el país se enfrentaba a un panorama complejo desde el origen. Pese a ello, la inflación se mantuvo en la meta del 3 por ciento y la moneda mexicana sostuvo una estabilidad notoria. Durante ese año, la incertidumbre en torno a la ratificación del Tratado de Libre Comercio con Canadá y Estados Unidos (T-MEC) mantuvo a los inversionistas en un constante nerviosismo, que desapareció después de que el Congreso estadounidense diera el visto bueno al acuerdo comercial en enero de 2020. El anuncio de que Canadá ha cerrado el ciclo con la confirmación del tratado ha sido eclipsado por la crisis sanitaria global.

El panorama en México es desalentador y los números macroeconómicos son reflejo de las condiciones negativas en la que el sector del transporte público de pasajeros tendrá que desenvolverse. El cierre temporal de algunos negocios ha provocado la disminución de usuarios del transporte público, trayendo como consecuencia un detrimento económico y financiero para las empresas cuya actividad preponderante es el servicio de transporte urbano de pasajeros, debido a la disminución de usuarios.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) remitió al honorable Congreso de la Unión el documento relativo al cumplimiento de las disposiciones contenidas en el artículo 42, fracción I, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria (LFPRH), “Pre-Criterios 2021”, del cual se presentan los aspectos

relevantes sobre el marco macroeconómico y los objetivos de finanzas públicas para el cierre de 2020 y el año próximo. Dando así inicio al proceso presupuestario para el ejercicio 2021.

Ante esta situación, es importante hacer hincapié en el hecho de que, en México, el transporte público de pasajeros ha sido y continúa siendo uno de los medios más utilizados por la población para el desplazamiento de un gran número de personas que cada día buscan acceder a condiciones de vida digna, y generar los ingresos necesarios para su sostenimiento y el de sus familias.

El transporte público de pasajeros es, indiscutiblemente, una condición necesaria para garantizar a las personas que se encuentran en una mayor situación de vulnerabilidad económica, una vida digna y, por tanto, es obligación del Estado procurar la creación de las condiciones necesarias para la existencia de un sistema de transporte público que se los permita.

Es por lo anterior que, ante la necesidad de mejorar la situación financiera de las entidades cuya actividad preponderante es la del transporte urbano de pasajeros sin que esto afecte de manera económica a los usuarios, la presente iniciativa tiene por objeto derogar la fracción V del artículo 15 de la Ley del IVA, para sustraer dicha actividad económica de aquellas que se encuentran exentas del pago del impuesto, para, en cambio, incluir la prestación del Servicio de Transporte Público Terrestre de personas en los supuestos contenidos en el artículo 2o.-A de la misma Ley, a fin de que, al aplicarse la tasa 0 por ciento a la prestación de ese servicio, las empresas del ramo puedan recuperar el IVA que a su vez le pagan a sus proveedores por las inversiones que realizan o insumos que consumen, mediante el acreditamiento del IVA y posterior solicitud de devolución del saldo a favor que se genere.

Partiendo de lo anterior, es importante observar que el régimen al que se encuentra sujeta la prestación del servicio de transporte público urbano de personas se regula, para efectos del pago del impuesto al valor agregado, en el artículo 15, fracción V, de la ley correspondiente y que a la letra dice:

“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.”

Esta circunstancia implica, en los hechos, que aun cuando la prestación de servicio de transporte público terrestre de pasajeros no está obligado a la retención o el pago del impuesto al valor agregado, no menos verdad resulta que al encontrarse sujeto al régimen de exención del artículo 15, no es posible para las empresas concesionarias de dicho servicio público realizar el acreditamiento del mismo impuesto que se traslada a proveedores y acreedores de la empresa.

Es decir, que con independencia de que la actividad no se encuentre gravada con la tasa general del 16 por ciento establecida en el artículo 1o. de la Ley del mencionado impuesto, no se podrá acreditar el IVA pagado por gastos e inversiones realizadas al tener reglas diferentes que las actividades que de conformidad con el artículo 2o.-A se encuentran gravadas con tasa 0 por ciento. Lo anterior, dado que la ley establece que los actos o actividades gravados a tasa 0 por ciento tienen el mismo tratamiento para efectos de la misma que aquellos a los que les es aplicable la tasa general del 16 por ciento, por lo que estarían ante la posibilidad de realizar el acreditamiento del IVA trasladado como se observa en el último párrafo del artículo 2o.-A que establece en su último párrafo que: “Los actos o actividades a los que se les aplica la tasa del 0 por ciento, producirán los mismos efectos legales que aquellos por los que se deba pagar el impuesto conforme a esta Ley.”

La posibilidad anterior, sin embargo, no es aplicable a los actos que se consideran exentos del pago del impuesto como consecuencia de lo dispuesto por el artículo 15. Es decir, que el IVA que se traslada a las empresas que prestan estos servicios, ya sea por erogaciones relacionadas con la inversión en unidades, adquisición de combustible, refacciones, insumos generales, gastos de operación y administración entre otros, no es acreditable para éstas y, por tanto, no es posible recuperarlo mediante la solicitud de saldo a favor.

Para arribar a la conclusión anterior, es menester observar lo dispuesto por el propio artículo 5 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, que a la letra señala:

“**Artículo 5o.** Para que sea acreditable el impuesto al valor agregado deberán reunirse los siguientes requisitos:

**I. a IV. ...**

**V.** Cuando se esté obligado al pago del impuesto al valor agregado o cuando sea aplicable la tasa de 0 por ciento, sólo por una parte de las actividades que realice el contribuyente, se estará a lo siguiente:

**a) ...**

**b)** Cuando el impuesto al valor agregado trasladado o pagado en la importación, corresponda a erogaciones por la adquisición de bienes distintos a las inversiones a que se refiere el inciso d) de esta fracción, por la adquisición de servicios o por el uso o goce temporal de bienes, que se utilicen exclusivamente para realizar las actividades por las que no se deba pagar el impuesto al valor agregado, dicho impuesto no será acreditable;

**c) ...**

**d)** Tratándose de las inversiones a que se refiere la Ley del Impuesto sobre la Renta, el impuesto al valor agregado que le haya sido trasladado al contribuyente en su adquisición o el pagado en su importación será acreditable considerando el destino habitual que dichas inversiones tengan para realizar las actividades por las que se deba o no pagar el impuesto establecido en esta Ley o a las que se les aplique la tasa de 0 por ciento, debiendo efectuar el ajuste que proceda cuando se altere el destino mencionado. Para tales efectos se procederá en la forma siguiente:

**1. ...**

**2.** Cuando se trate de inversiones que se destinen en forma exclusiva para realizar actividades por las que el contribuyente no esté obligado al pago del impuesto que establece esta Ley, el impuesto al valor agregado que haya sido efectivamente trasladado al contribuyente o pagado en la importación no será acreditable.”

En ese sentido, si el objetivo de la legislación es otorgar facilidades al sector al incluirlos en el régimen de exención del pago del impuesto, ningún sentido asiste al hecho de que no se les permita, en cambio, realizar el acreditamiento del IVA trasladado conforme al artículo 5o. de la propia Ley. Realizar dicha modificación, al trasladar dicha actividad al régimen de la tasa 0 por ciento, permitiría tener ahorros por cantidades considerables que ayuden a las concesionaras a enfrentar los efectos negativos de la actual situación económica y mejorar en términos generales el servicio.

Al llevar a cabo las modificaciones normativas propuestas, las empresas prestadoras del servicio de pasajeros tendrán la capacidad de aliviar parcialmente su débil situación financiera, en virtud de que estarían ante la

posibilidad de recuperar recursos por aproximadamente 320 mil 768.28 pesos diarios, mismos que pudieran destinarse al debido mantenimiento de las unidades existentes, a la reinversión en nuevas unidades o a la apertura de nuevas rutas.

Sin embargo, la principal razón para impulsar la presente iniciativa, adicionalmente al estímulo económico que representa para los titulares respectivos de las concesiones, es el hecho de que la presente propuesta constituye un incentivo fuerte para las empresas para regularizar su actividad económica e incorporarse de forma completa en la economía formal.

La economía informal es un tema central en la vida diaria de México. De acuerdo con los resultados sobre la “Medición de la Economía Informal” elaborada por el Inegi, se tiene que entre los años 2003 y 2016 el valor agregado generado por ella ha contribuido en promedio en un 23 por ciento al producto interno bruto del país, mientras que los resultados de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo reportan que en la economía informal labora en promedio el 57 por ciento de la población ocupada.

La economía informal es de gran relevancia en términos macroeconómicos y se refleja en el día a día de la convivencia económica de la población, en que las principales zonas metropolitanas y ciudades del país se observa una gran presencia de todo tipo de establecimientos dedicados al comercio o actividad económica informal, en la que sus trabajadores carecen de las prestaciones laborales y seguridad social que se establecen la ley. Esta economía se asocia regularmente con productos y servicios de baja calidad y sin garantía, al carecer de controles de calidad adecuados.

Desde un enfoque fiscal, toda persona que labora o emprende proyectos en la economía informal genera pérdidas respecto a la recaudación fiscal potencial que puede alcanzar la hacienda pública federal; por tanto, la proliferación de este tipo de empleos, que si bien es grande respecto al resto de la economía, debe ser reducida y los sujetos involucrados requieren de ser incorporados para lograr incrementar la capacidad financiera del gobierno.

Finalmente, desde un enfoque local y regional, las empresas localizadas en el sector formal generan efectos dinamizadores hacia el resto de los sectores económicos a través de su consumo intermedio para obtener los factores para producir su valor agregado, lo que propicia el fortalecimiento de la actividad económica local.

Ahora bien, con respecto al objeto de la presente iniciativa, es importante considerar que para el efecto de que una empresa concesionaria del servicio de transporte público terrestre de pasajeros sea capaz de acreditar el IVA que ha erogado en el pago de servicios y gastos, conforme a lo dispuesto por el artículo 5 de la Ley que regula dicho impuesto, es evidente que ésta estará obligada a regularizar su contabilidad a un grado tal que hasta el más mínimo atisbo de discrepancia fiscal debe de ser eliminado de sus registros.

De este modo, se incentiva que un sector tan considerable como lo es el transporte urbano de pasajeros se introduzca de forma completa a la economía formal, de modo que exista una regulación más cercana de su actividad que a la postre resultará en una fiscalización más efectiva que traiga consigo una recaudación más significativa.

Adicionalmente, al representar la inversión y los gastos conceptos que son motor de este incentivo, se promueve la recirculación del capital dentro de la misma economía formal, que a la postre resulte en una mayor actividad económica fiscalizable y en consecuencia en una expansión de la base transaccional gravada y bajo el control de la autoridad hacendaria.

De modo que, la aprobación de la presente iniciativa establece un equilibrio ponderado entre los distintos intereses en juego, pues por un lado representa un considerable alivio de las presiones económicas que se han impuesto sobre las empresas concesionarias del servicio de transporte urbano de pasajeros, sin afectar el bolsillo de los usuarios, mientras que por el otro lado sirve al interés recaudatorio del Estado, al incentivar la formalización de la actividad económica, fomentando la regularización de las finanzas de estas empresas y la recirculación del capital en mercados formalizados, para beneficio de la aptitud del propio Estado del ejercicio de su función recaudatoria.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a la consideración de esta soberanía el siguiente proyecto de:

## **Decreto deroga la fracción V del artículo 15 y se adiciona una fracción V al artículo 2o.-A de la Ley del Impuesto al Valor Agregado**

**Artículo Único.** Se deroga la fracción V del artículo 15 y se adiciona una fracción V al artículo 2o.-A de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, para quedar como sigue:

### **Artículo 2o.-A...**

I. a IV. ...

**V. La prestación de servicios transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas. Para el efecto de la presente fracción, no se considera transporte público aquel 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. Se deroga.**

VI a XVI. ...

### **Transitorio**

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

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 14 de septiembre de 2020.

**Diputados:** José Elías Lixa Abimerhi (rúbrica), Víctor Manuel Pérez Díaz, Patricia Terrazas Baca, Carlos Elhier Cinta Rodríguez, Jorge Arturo Espadas Galván y Luis Alberto Mendoza Acevedo.