

## **INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 15 DE LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, SUSCRITA POR LA DIPUTADA JOANNA ALEJANDRA FELIPE TORRES Y LEGISLADORES INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN**

La que suscribe, Joanna Alejandra Felipe Torres, diputada integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXV Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como los artículos 6, numeral 1, fracción I; 76, numeral 1; 77, numeral 1, y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta soberanía la presente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 15 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, para eliminar el pago de IVA por parte de personas físicas dedicadas a los servicios de transporte terrestre de pasajeros y entrega de bienes mediante plataformas digitales**, al tenor de la siguiente:

### **Exposición de Motivos**

Uno de los sectores con mayor crecimiento, que utilizan insumos digitales, es el de las plataformas que administran aplicaciones móviles para ofertar servicios, entre ellas, se encuentran las de prestación de servicios de traslado de personas y entrega de comida. Este modelo ha transformado sectores tradicionales como el del transporte urbano ofertado por los concesionarios de servicios de taxis y la entrega de comida individualizada por unidad de negocio.

La prestación de servicios a través de plataformas tecnológicas, forma parte de la llamada economía digital, definida por la Organización para la Cooperación Económica (OCDE), como aquella que: “se refiere a todos productores y consumidores, incluido el gobierno, que utilizan estos insumos digitales en sus actividades económicas”.<sup>1</sup>

Se estimó que para e2021, de acuerdo con datos de la Asociación Mexicana de Venta Online, el 83 por ciento de los mexicanos con acceso a internet desde su teléfono celular, utilizaba alguna aplicación de entrega de servicios, el 76 por ciento ordena comida o pide productos de supermercado, el 53 por ciento realiza envíos y 49 por ciento adquiere medicamentos.<sup>2</sup>

De acuerdo con la compradora de servicios financieros Coru.com, el 30 por ciento de la población en México utiliza hasta tres veces a la semana algún servicio de transporte privado, mientras que sólo el 10 por ciento de la población afirma no utilizar este tipo de transporte nunca. Dichas empresas, sólo por esta actividad, sin tomar en cuenta las apps de reparto a domicilio (que por lo general pertenecen a las mismas), generó en 2018 un mercado de aproximadamente 239 millones de dólares.<sup>3</sup>

Dentro de la economía digital se encuentra la denominada economía colaborativa o bajo demanda (gig-economy), que se conforma por los modelos de producción, consumo o financiamiento que se basan en la intermediación entre la oferta y la demanda generada por relaciones entre iguales (PeerToPeer o P2P), a través de plataformas digitales que son administradas por una empresa o varias que en sí no prestan el servicio subyacente, aprovechando bienes y recursos existentes que están infrautilizados. La OCDE define a la economía colaborativa como: “el intercambio de actividades, bienes y servicios por parte de diferentes actores a través de las plataformas digitales.”<sup>4</sup>

En la economía digital, la “plataformización” es el segundo factor más importante, sólo detrás de los datos digitales. Su modelo de negocios está basado en los datos y el proceso o tratamiento de éstos para lograr empatar una necesidad o demanda con una oferta que la va a satisfacer.

La economía colaborativa parte de un modelo de operación laboral definido por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) con el concepto creado por Howe, como crowdsourcing, en español, externalización de tareas, que se refiere a: El acto de aceptar un trabajo que en algún momento fue realizado por un determinado agente (empleado, independiente o empresa separada), tercerizándolo a un grupo de personas indefinido y generalmente grande, mediante una convocatoria abierta que normalmente se hace por Internet.<sup>5</sup>

El surgimiento de este tipo de economía y, por otra parte, la colaboración basada en la ubicación que forma parte de las ocupaciones crowdsourcing, representan nuevos retos a los marcos normativos actuales, tanto laborales como impositivos; puesto que, por una parte, están las empresas que administran las plataformas (por lo general empresas extranjeras) y, por otro, el trabajador que, de acuerdo con la OIT, este tipo de trabajo y el pago por tarea se asemeja a las modalidades preindustriales de trabajo, sólo que ahora se la agrega una herramienta digital.

Y es que las personas que se dedican de tiempo completo a trabajar ofertando sus servicios, ya sea de conducción o reparto en las plataformas digitales, estadísticamente forman parte del sector informal. Para el cuarto trimestre del año 2022, según estadísticas de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), de un total de la Población Económicamente Activa (PEA) de 60.1 millones de personas, los trabajadores por cuenta propia ascendieron a 13.1 millones, que representan aproximadamente el 21.83 por ciento del total de la PEA; entre éstos, se encuentran los trabajadores de plataformas digitales, tanto de transporte de personas, como de entrega de alimentos y mercancías, siendo las empresas más emblemáticas en México: Uber, Uber Eats, Rappi, Didi y Cabify.

En el modelo de la economía colaborativa en las plataformas que ofertan servicios bajo demanda, la empresa o empresas propietarias de las plataformas obtienen sus ingresos mediante el cobro de una comisión por el servicio que ha sido realizado.

En las plataformas que ofertan los servicios de comida, el cobro de comisión por parte de la empresa propietaria de la plataforma, se aplica tanto al negocio como al repartidor.

Los conductores de vehículos que laboran mediante las plataformas digitales, pagan a estas empresas entre el 17 y 30 por ciento, aunque estos costos son variables y, por lo general, incluyen varios conceptos que no son claros para el conductor:

Uber cobra una comisión de 25 por ciento por utilizar la aplicación. Sin embargo, aunque la plataforma no menciona el monto exacto de la comisión, sí aplica un cobro por la “tasa de servicio” que puede ser variable y que puede ascender hasta 25 por ciento del total. Por otro lado, las comisiones de Didi oscilan entre 15 por ciento y 30 por ciento, dependiendo del viaje, pues a mayor distancia menor comisión.<sup>6</sup>

Por su parte, y de acuerdo con Oxfam, para 2023 Uber Eats oferta dos modelos de negocio: uno con repartidores propios del negocio de alimentos, aplicando a éstos una tarifa del 15 por ciento, y el otro modelo es el de repartidores socios de Uber, a los que aplica una tarifa del 30 por ciento sobre el total del pedido. Didi Food, con el mismo modelo, cobra el 18 por ciento en el primer caso y 30 por ciento en el segundo. Rappi aplica de manera general una comisión de entre un 20 y 25 por ciento.<sup>7</sup>

Además de las comisiones señaladas, en el mismo reporte se establece que los propietarios de las plataformas cobran a los negocios el registro a sus aplicaciones, incluyendo servicios de registro y creación de menú para mostrar; este costo va de los \$1,500.00 a los \$5,000.00, según la empresa.

Es claro que la prestación de estos servicios genera ingresos tanto a las empresas administradoras de las plataformas como a las personas que entregan los servicios y obviamente genera un desembolso a los consumidores finales, que aumenta por el cobro de diversos impuestos.

Las empresas transnacionales que prestan los servicios de la plataforma generan, a través de las comisiones cobradas y conceptos que a veces son poco entendibles, miles de millones de pesos. A nivel global, por ejemplo, para el segundo trimestre de 2022 Uber generó ingresos por 8,070 millones de dólares; en este mismo trimestre realizó 1,870 millones de viajes y los consumidores activos, para el mismo periodo, se contaban en 122 millones.<sup>8</sup>

Si bien en algunos trimestres reportan pérdidas, las empresas administradoras de las plataformas digitales siguen creciendo a costa de traspasar costos de operación a los conductores y repartidores, así como al consumidor final. Un reporte señala que, durante 2022, y para frenar pérdidas trimestrales, estas empresas recurren a venta de acciones, deuda y bonos convertibles, pero además ahora los clientes deben pagar el 20 por ciento del costo del combustible que antes lo pagaba únicamente el conductor, y así otros conceptos que incluyen en las tarifas para que su ganancia se maximice, a costa de conductores, repartidores, restaurantes y clientes finales.

Con los altos cobros de comisiones por parte de las empresas, no existe un reparto justo de las ganancias y los cobros por viaje, que aumentan en los traslados de conceptos al consumidor. El socio conductor o repartidor, como llaman a quienes ejecutan el servicio, además de no contar con prestaciones sociales, se enfrenta a una realidad que en ingresos está muy por debajo de las expectativas que las empresas administradoras de las plataformas les hacen creer, más aún cuando el vehículo no es suyo, pagando comúnmente un costo por el uso del mismo, que va de los \$2,500 a los \$3,000 pesos semanales, según se observa en los sitios y páginas web que ofertan la renta de vehículos para estas actividades en diferentes puntos del país:

Con base en los cálculos oficiales de la misma aplicación, un conductor de Uber en México puede ganar, en promedio, casi 7 mil pesos semanales (al menos en la Ciudad de México, trabajando alrededor de 50 horas semanales y considerando propinas de hasta \$55 MXN). Claro, esto sin descontar los costos por los que el chofer debe hacerse responsable.<sup>9</sup>

Ciertamente estos modelos de negocio producen miles de millones de dólares y deben responder no sólo en el país de origen de la aplicación, sino en todos los países donde operan, al pago de impuestos.

Si bien la prestación de servicios, como son los viajes de personas y la entrega de comida a domicilio, son de gran utilidad para el consumidor, el prestador del servicio que se da de alta para hacer este tipo de trabajo con una expectativa de ingresos por encima de un trabajo remunerado, pronto se da cuenta que la misma se generó por la estrategia de mercadeo de las empresas.

Agregando a las altas tasas por concepto de comisión, están los impuestos, tanto federales como estatales en algunos casos. El Sistema de Administración Tributaria (SAT), a partir de 2020, puso en vigor el denominado “Régimen para Plataformas Digitales”, en un esfuerzo por que las ganancias que generan estas empresas no se esfumen y vayan a parar en pagos de impuestos solamente en los países donde declaran tener sus oficinas centrales y, por ende, su tributación.

Este régimen obliga a las empresas que operan las plataformas digitales al pago del Impuesto al Valor Agregado (IVA) por sus servicios de intermediación, a las que también se les impuso la obligación de retener el Impuesto Sobre la Renta (ISR) y el IVA con tasa del 8 por ciento a las personas físicas que enajenen bienes o presten servicios incluidos los servicios de hospedaje. En el caso del ISR, las tasas van del 2 al 8 por ciento (si se encuentra inscrito ante el SAT, si no se aplica el 16 por ciento según el monto del ingreso mensual, la más alta se aplica a personas cuyos ingresos son mayores a \$21,000 pesos).<sup>10</sup>

En un análisis de traslado y retención de impuestos, relativo a las personas que prestan los servicios de conductor mediante aplicaciones móviles, se desglosaron los conceptos de cobro de los mismos en Uber y Didi, encontrando que retienen, en la Ciudad de México, un Impuesto sobre Tasa del Servicio que va el 0.16 por ciento al 6.8 por ciento de la tarifa total del viaje; Impuesto sobre la Tarifa correspondiente al 1.6 por ciento del total; Iva correspondiente al 8 por ciento del ingreso para el conductor si el RFC está actualizado, si no se aplica el 16 por ciento sobre este monto; ISR, de 2.1 por ciento sin importar la ganancia del viaje, siempre y cuando el RFC esté actualizado, si no, corresponde al 20 por ciento. Un ejemplo se realizó sobre un viaje en la Ciudad de México donde al usuario le fueron cobrados \$1,599.95 pesos, pero la ganancia fue de \$782.50, es decir, la plataforma le retuvo al conductor el 51 por ciento del total del viaje.<sup>11</sup>

Los impuestos que desglosan los propietarios de las plataformas digitales confunden a los conductores. Roberto Colín, del Colegio de Contadores Públicos, señala que: “los únicos dos impuestos que deberían estar pagando los conductores de estas plataformas son el IVA, de 8 por ciento, y el ISR de 2.1 por ciento. “Aquí, lo extraño es que le llamen impuestos (sobre la tarifa y sobre la tasa de servicio) cuando en realidad parecen ser comisiones de la plataforma”.<sup>12</sup>

Al aplicarse el impuesto en 2020, conductores y repartidores sufrieron una merma en sus ingresos, de por sí bajos y logrados mediante una explotación laboral en el esquema colaborativo, de la que hasta ahora no se conocen sus alcances y su impacto negativo a la economía informal.

El informe de Oxfam (2022), acerca de las condiciones laborales en las que trabajan los conductores y repartidores de plataformas digitales, y de acuerdo a las encuestas realizadas, muestra que los ingresos promedio de los repartidores de comida son de \$2,085 pesos a la semana, ganando en promedio por hora \$53 pesos y trabajando en promedio 46.3 horas semanales.<sup>13</sup>

Por su parte, y de acuerdo a encuestas realizadas con conductores de Uber, señalan que ganan en promedio \$6,999 pesos por 50 horas de trabajo a la semana, y una persona que no es propietaria del vehículo en que trabaja, señala que obtiene una ganancia de \$2,500 pesos semanales por trabajar seis días durante 12 horas.<sup>14</sup>

Con claridad, se observa que los conductores y repartidores de plataformas digitales obtienen un poco más del salario mínimo, que en 2023 es de \$207.44 pesos, con jornadas que, de acuerdo a la ley, no exceden las ocho horas por este pago, y con prestaciones sociales. Un repartidor de los referidos tiene ingresos por un poco más de 500 pesos arriba del salario mínimo, con 10 horas más de trabajo, y el conductor, un poco más de \$1,100 pesos por horarios de trabajo de 12 horas durante 6 días.

Los ingresos gravados para los repartidores y conductores, se considera que no corresponden a una política laboral en defensa de los derechos de las personas, que debe incluir a todas y todos los trabajadores, en especial a aquellos que no cuentan con ninguna prestación.



Se considera que, al eliminar el IVA que tributan las personas que operan los servicios de conducción y transporte solicitados a través de plataformas digitales, se coadyuvaría a mejorar las condiciones de vida de cientos de miles de trabajadores a los que, mediante amañados conceptos de impuestos, las empresas que operan las plataformas trasladan no sólo el IVA, sino pagos excedentes que no tienen razón de ser; además, se contribuye a la economía de los consumidores, ya que, eliminando este impuesto, pagarán menos por la tarifa de un viaje.

Así, el IVA trasladado para su cobro al repartidor y chofer que va del 8 al 16 por ciento del total de la tarifa que se haya cobrado, se considera lesiona el modo de vida de un número importante de mexicanos, incluyendo a conductores, repartidores, calculados en más de medio millón de personas y consumidores finales.

Por lo anterior, **se propone adicionar una fracción V Bis al artículo 15 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, para eliminar el IVA al transporte mediante plataformas de servicios digitales, en su modalidad de conductor del vehículo o repartidor**, tomando como base el siguiente cuadro comparativo:

Ley de Cámaras Empresariales y sus Confederaciones	
Texto Vigente	Propuesta
<p><b>Artículo 15.-</b> No se pagará el impuesto por la prestación de los siguientes servicios:</p> <p>I. a V. ...</p>	<p><b>Artículo 15.-</b> No se pagará el impuesto por la prestación de los siguientes servicios:</p> <p>I. a V. ...</p> <p><b>V Bis.-</b> Los prestados por personas físicas mediante plataformas de servicios digitales de intermediación entre terceros, cuando se lleven a cabo en la modalidad de conductor de transporte terrestre de pasajeros,</p>
<p>VI. a XVI. ...</p>	<p>y de repartidor para la entrega de bienes.</p> <p>VI. a XVI. ...</p>

Por lo anteriormente expuesto y fundado, la suscrita, diputada federal integrante de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, someto al Pleno de esta Asamblea el siguiente proyecto de:

**Decreto por el que se reforma el artículo 15 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, para eliminar el pago de IVA por parte de personas físicas dedicadas a los servicios de transporte terrestre de pasajeros y entrega de bienes mediante plataformas digitales.**

**Artículo Único.** Se adiciona una fracción V Bis al artículo 15 de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, para quedar como sigue:

## Ley del Impuesto al Valor Agregado

**Artículo 15.-** No se pagará el impuesto por la prestación de los siguientes servicios:

I. a V. ...

**V Bis. Los prestados por personas físicas mediante plataformas de servicios digitales de intermediación entre terceros, cuando se lleven a cabo en la modalidad de conductor de transporte terrestre de pasajeros, y de repartidor para la entrega de bienes.**

VI. a XVI...

### Transitorios

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

**Artículo Segundo** Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Notas

1 Trade4msmes.org. Economía Digital. (s/f). <https://bit.ly/43M2Pd8>

2 Lala Move. 2021. La evolución Delivery en México traducido en 2,100 millones de dólares. <https://acortar.link/uxslsc>

3 *El Economista*. (2019). Uso de apps de transporte privado, en aumento: sondeo. <https://n9.cl/h7b4ln>

4 Contreras, V. (2023). Qué es la economía colaborativa (y cómo te beneficia). <https://bit.ly/3ozp99y>

5 Organización Internacional del Trabajo [OIT]. 2019. Las plataformas digitales y el futuro del trabajo Cómo fomentar el trabajo decente en el mundo digital. <https://bit.ly/40onH7d>

6 Jabbour, G. ¿Conviene trabajar en Uber o Didi? Este es el balance de ganancias. <https://n9.cl/rdkma>

7 Victorica, A. (2023). Rappi, DiDi Food y Uber Eats: ¿Dónde cobran menos comisión promedio en México?-

<https://bit.ly/41L2Vjy>

8 Expansión. (2022). Uber tiene ingresos de 8,070 MDD, más del doble que el año pasado. <https://n9.cl/bsv1m>

9 Cueto, E. (2022). ¿Didi o Uber?Cuál es la mejor plataforma para trabajar como conductor. <https://bit.ly/43MXuSU>

10 SAT. (s/f). Plataformas Tecnológicas.

[http://omawww.sat.gob.mx/plataformastecnologicas/Paginas/PersonasFisicas/personasfisicas\\_inicio.html](http://omawww.sat.gob.mx/plataformastecnologicas/Paginas/PersonasFisicas/personasfisicas_inicio.html)

11 Jabbour. Ibid.

12 Ibíd.

13 Oxfam. (2022). Este futuro no aplica. <https://n9.cl/toybg>

14 Jabbour. Ibid.

Salón de sesiones del Honorable Congreso de la Unión, a los 26 días del mes de abril de 2023.

Diputada Joanna Alejandra Felipe Torres