



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 117 BIS A LA LEY DEL SECTOR HIDROCARBUROS, EN MATERIA DE ESTABILIZACIÓN DE LOS PRECIOS DE LA GASOLINA.

El que suscribe, **Senador Gabriel Elizondo Pérez**, 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 Mexicanos; así como 8 y 164 del Reglamento del Senado de la República, somete a consideración del Pleno, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 117 BIS A LA LEY DEL SECTOR HIDROCARBUROS**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los combustibles, y particularmente la gasolina, constituyen insumos estratégicos para el funcionamiento de la economía nacional y la vida cotidiana, al hacer posible la movilidad de personas y trabajadores, la operación del transporte público y privado, la distribución de mercancías, el abastecimiento de comercios y el desarrollo de actividades productivas y de servicios. Su disponibilidad resulta indispensable para mantener las cadenas de suministro y facilitar el acceso de la población al trabajo, la educación, la salud y otros servicios esenciales; por ello, las variaciones en sus precios tienen efectos directos en el gasto de las familias e indirectos en los costos de producción y logística, con potencial incidencia en los precios de otros bienes y servicios y en la inflación.¹

Entre los combustibles, destaca la gasolina que es un derivado principalmente del petróleo crudo, producido mediante procesos de refinación y posteriormente mezclado con distintos componentes y aditivos para obtener las características necesarias para su uso en motores; dependiendo de su formulación, puede incorporar sustancias como etanol, detergentes y otros aditivos destinados a mejorar su desempeño o reducir determinadas emisiones contaminantes.²

En ese sentido, existen diferentes tipos de gasolina, clasificados principalmente por su índice de octano, como regular, intermedia y premium. Asimismo, su composición puede variar según la región, las disposiciones ambientales y la época del año, ya que las autoridades pueden establecer requisitos específicos de formulación para disminuir contaminantes como el monóxido de carbono, los compuestos orgánicos volátiles, el ozono y el esmog.³

¹Admin. (2024, 1 agosto). ¿Cuál es la importancia del combustible en la vida diaria? *American Petroleum*. <https://americanpetroleumpr.com/importancia-del-combustible/>

²Gasoline explained - U.S. Energy Information Administration (EIA). (s. f.). <https://www.eia.gov/energyexplained/gasoline/>

³U.S. Energy Information Administration, "Gasoline explained", op. cit.

Las características y costos de producción de la gasolina dependen de diversos factores, entre ellos el tipo de petróleo crudo utilizado, la capacidad y configuración de las refinerías, los componentes empleados en las mezclas y las exigencias ambientales. Incluso existen diferencias entre las gasolinas utilizadas en invierno y verano, especialmente en su presión de vapor, lo que demuestra que no se trata de un producto completamente uniforme y que su formulación puede adaptarse a condiciones climáticas, técnicas y regulatorias específicas.

Ede acuerdo con el análisis del Centro de Investigación Económica y Presupuestaria (CIEP), explica que el precio de la gasolina en México ha dependido históricamente de factores externos e internos; entre los externos destacan el precio internacional del petróleo, las cotizaciones internacionales de las gasolinas y el tipo de cambio; y entre los internos se encuentran principalmente los impuestos, los costos de logística y los márgenes de comercialización. Durante varios años, el Gobierno Federal utilizó el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) como instrumento para contener los aumentos del precio al consumidor, cuando los precios internacionales eran elevados, el impuesto podía transformarse, en los hechos, en un subsidio para evitar que el incremento se trasladara completamente a las familias.⁴

Entre 2006 y 2014, señala el CIEP, que el precio de venta de la gasolina en México se mantuvo en diversos periodos por debajo de su precio de mercado, por lo que el IEPS operó como un mecanismo de subsidio; por ejemplo, entre 2005 y 2008 el aumento del precio internacional del petróleo elevó también el costo internacional de las gasolinas y llevó al Gobierno a utilizar el IEPS para contener el precio interno.

A partir de 2015, con la caída internacional de los precios del petróleo, el IEPS dejó de operar principalmente como un subsidio y recuperó relevancia como fuente de recaudación. Posteriormente, en 2016 se modificó el esquema de determinación de precios: se sustituyó el sistema variable del IEPS por cuotas específicas por litro y se estableció una banda de precios mínimos y máximos; bajo este modelo, el precio podía fluctuar dentro de ciertos límites y, cuando el precio de mercado superaba el máximo permitido, el IEPS podía reducirse mediante mecanismos de ajuste para contener el incremento al consumidor.⁵

Asimismo, la metodología oficial de 2016 calculaba el precio máximo considerando el precio internacional de referencia, costos logísticos y comerciales, IEPS y otros conceptos, lo que permitió fijar precios máximos diferenciados según el tipo de combustible. Este antecedente demuestra que México ya ha utilizado legalmente fórmulas transparentes de precios máximos que incorporan costos reales de abastecimiento y comercialización, por lo que un esquema actual de precios

⁴Gómez, A. G. (s.f.). *Precio de la gasolina: determinantes históricos* — CIEP. <https://ciep.mx/precio-de-la-gasolina-determinantes-historicos/>

⁵DOF - Diario oficial de la Federación. (s. f.-b). https://dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5421290



máximos regionales sería jurídicamente posible, adaptándose a las actuales condiciones de competencia y evite controles rígidos que puedan afectar el abasto o la inversión.⁶

En 2017 comenzó la apertura gradual del mercado de gasolinas y diésel en México, antes de que los precios quedaran determinados plenamente por las condiciones del mercado, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) estableció precios máximos regionales mediante una fórmula que consideraba el precio internacional de referencia, ajustes por calidad, costos de logística y almacenamiento, margen comercial de las estaciones de servicio, IEPS, IVA y otros gravámenes; por lo que el país se dividió en 83 regiones que comprendían 1,450 municipios, reconociendo que los costos de abastecimiento y distribución no son iguales en todo el territorio.⁷

De acuerdo con el reporte del CIEP, el precio de referencia se vinculaba principalmente con las cotizaciones de combustibles en la costa del Golfo de Estados Unidos, mientras que el componente logístico incorporaba los gastos de importación, transporte, almacenamiento y distribución hasta las estaciones de servicio. A ello se sumaba el margen comercial determinado por cada gasolinera y la carga fiscal correspondiente; en el caso ilustrativo de la gasolina Magna en la Ciudad de México, el IEPS y el IVA, descontando el estímulo fiscal, representaban alrededor del 35.9% del precio final, mientras que el resto dependía principalmente del precio internacional, la logística, la calidad y los márgenes comerciales.

En 2017 concluyó la liberalización de los precios de las gasolinas, por lo que el Gobierno Federal dejó de fijar de manera ordinaria un precio nacional obligatorio y las estaciones de servicio adquirieron libertad para establecer sus precios conforme a las condiciones del mercado, sujetos a obligaciones de reporte y vigilancia.⁸ Para 2018, la gasolina regular se ubicaba alrededor de los 19 pesos por litro, aunque este aumento respecto de años anteriores no puede atribuirse únicamente a la reforma energética, ya que también influyeron factores como la inflación, el tipo de cambio, los precios internacionales del petróleo y los combustibles, los impuestos y los costos de logística y comercialización.⁹

Durante el sexenio de 2018 a 2024 se mantuvo la liberalización de los precios de las gasolinas, por lo que las estaciones conservaron la facultad de fijar sus precios, mientras el Gobierno intervino principalmente mediante estímulos al IEPS, la política de precios mayoristas de Pemex y la supervisión de Profeco a través del programa "Quién es Quién en los Precios de la Gasolina"¹⁰.

⁶ Ibidem.

⁷ Gómez, A. G., *Precio de la gasolina: determinantes históricos*, CIEP, s. f.

⁸ DOF - Diario oficial de la Federación, (s. f.-c). https://dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5488031

⁹ Sebastián Díaz Mora. (2024, mayo). *Gasolina regular ha subido 21.90% en el actual sexenio*. ONEXPO Nacional. <https://www.onexpo.com.mx/NOTICIAS/GASOLINA-REGULAR-HA-SUBIDO-2190-EN-EL-ACTUAL-SEXEN-FydAd>

¹⁰ *Quién es quién en el Precio de la Gasolina*. (s. f.). <https://combustibles.profeco.gob.mx/>

Ante el fuerte aumento internacional de los energéticos en 2022, se aplicaron estímulos fiscales que llegaron incluso a cubrir la totalidad de la cuota del IEPS y se creó un estímulo complementario¹¹ para contener incrementos abruptos al consumidor; sin embargo, este mecanismo implicó una menor recaudación, lo que demuestra que cualquier política de estabilización debe ser temporal, contracíclica y con límites presupuestarios, evitando subsidiar de manera permanente un precio artificialmente bajo.

En marzo de 2025 se expidió la Ley del Sector Hidrocarburos, que sustituyó a la Ley de Hidrocarburos de 2014 y reorganizó el marco institucional del sector, incluyendo la creación de la Comisión Nacional de Energía; la nueva ley reglamenta los artículos 25, 27 y 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y regula actividades como transporte, almacenamiento, distribución, comercialización y expendio de petrolíferos. En su artículo 8 establece como criterio de planeación energética procurar combustibles de calidad al menor precio posible, mientras que el artículo 9 obliga a la Secretaría de Energía y a la Comisión Nacional de Energía a ejercer sus facultades conforme a esos criterios.

Para 2026, la Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios establece en su artículo 2 cuotas de 6.7001 pesos por litro para gasolina menor a 91 octanos, 5.6579 pesos para gasolina de 91 octanos o más y 7.3634 pesos para diésel, montos que se actualizan anualmente conforme a la inflación; a estas cargas se suman la cuota por combustibles fósiles de aproximadamente 17.76 centavos por litro de gasolina y las cuotas previstas en el artículo 2-A, que alcanzan cerca de 59.14 centavos para gasolina regular, 72.16 centavos para Premium y 49.08 centavos para diésel, por lo que la carga fiscal constituye un componente relevante del precio final al consumidor.

Sin embargo, desde el decreto del 27 de diciembre de 2016, la SHCP puede reducir temporalmente el IEPS aplicable a los combustibles mediante estímulos fiscales, publicados periódicamente con el porcentaje, monto por litro y cuota efectiva;¹² este mecanismo permite amortiguar aumentos en el precio, pero actúa principalmente sobre la carga fiscal y no garantiza por sí solo que la reducción se traslade íntegramente al consumidor, por lo que una política de precios regionales debería complementarse con reglas de transparencia sobre costos y márgenes de comercialización.

Entre los esfuerzos para estabilizar los precios de gasolina, el 27 de febrero de 2025, el Gobierno Federal y empresarios gasolineros anunciaron una estrategia voluntaria para mantener la gasolina regular por debajo de 24 pesos por litro; a fin de proteger el poder adquisitivo sin volver formalmente a un control obligatorio de

¹¹ DOF - Diario oficial de la Federación. (s. f.-d). https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5644745&fecha=04/03/2022#gsc.tab=0

¹² DOF - Diario oficial de la Federación. (s. f.-e). https://dof.gob.mx/nota_detalle_popup.php?codigo=5467667



precios; el acuerdo se concentró en la gasolina regular, por ser el combustible de mayor consumo, y ciertas regiones fronterizas quedaron sujetas a condiciones fiscales particulares.¹³

Según la Procuraduría Federal del Consumidor (Profeco), las estaciones que cumplían esa meta pasaron de 25.2% al inicio a 68.8% en marzo de 2025¹⁴ y a cerca de 94.3% en julio;¹⁵ en marzo de 2026 el acuerdo se renovó por seis meses con una participación cercana al 96%¹⁶ de las estaciones. Aunque el pacto no constituye por sí mismo un subsidio directo, puede coexistir con los estímulos fiscales al IEPS que la SHCP aplica de manera independiente para contener aumentos en los precios.

El acuerdo para mantener la gasolina regular por debajo de 24 pesos por litro mostró que la coordinación entre Gobierno, Pemex y estaciones puede contener los precios sin regresar a un control rígido; sin embargo, uno de los principales problemas es que un precio uniforme no reconoce las diferencias logísticas entre regiones. Por ejemplo, en este año, Nayarit, Oaxaca, Baja California Sur y Quintana Roo superaron el objetivo, con precios promedio de 24.08, 24.04, 24.27 y 24.68 pesos por litro, respectivamente; además, el precio mayorista aumentó 0.34 pesos por litro, reduciendo el margen disponible para las estaciones y dificultando el cumplimiento en zonas con mayores costos de transporte y abastecimiento.¹⁷

Finalmente, la estrategia ha generado posibles distorsiones competitivas; de acuerdo con Alejandro Montufar, CEO de PetroIntelligence, Pemex y sus mayoristas asociados, son quienes están garantizando precios de mayoreo que permiten márgenes de alrededor de dos pesos; asimismo, refirió que en abril de 2026, las estaciones no Pemex ya registraban precios promedio superiores en buena parte del mercado y, en siete estados, Pemex pasó de ser una de las opciones más caras a ubicarse entre las más baratas, lo que evidencia un riesgo de desequilibrio competitivo entre la empresa estatal y los comercializadores privados.¹⁸

¹³Presidenta Claudia Sheinbaum firma acuerdo histórico con gasolineros para establecer en 24 pesos el precio de la gasolina magna. (2025, 27 febrero). Gobierno Federal. <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/presidenta-claudia-sheinbaum-firma-acuerdo-historico-con-gasolineros-para-establecer-en-24-pesos-el-precio-de-la-gasolina-magna>

¹⁴Profeco destaca que el 68.8% de gasolineras ya vende el litro de gasolina regular por debajo de 24 pesos. (2025, 17 marzo). PROFECO. <https://www.gob.mx/profeco/prensa/profeco-destaca-que-el-68-8-de-gasolineras-ya-vende-el-litro-de-gasolina-regular-por-debajo-de-24-pesos>

¹⁵Profeco y Asea: en casi seis meses, 18 estados visitados en defensa de las personas consumidoras de combustibles. (2025, 11 julio). Profeco. <https://www.gob.mx/profeco/prensa/profeco-y-asea-en-casi-seis-meses-18-estados-visitados-en-defensa-de-las-personas-consumidoras-de-combustibles>

¹⁶Nacional, O. (s. f.). Gobierno y gasolineros renuevan acuerdo; mantendrán en 24 pesos la gasolina magna por seis meses. Onexpo Nacional. <https://www.onexpo.com.mx/NOTICIAS/GOBIERNO-Y-GASOLINEROS-RENUEVAN-ACUERDO-MANTENDRAN-HQ8U>

¹⁷Nacional, O. (s. f.-a). Cuatro estados rompen el pacto de gasolina en 24 pesos. Onexpo Nacional. https://www.onexpo.com.mx/NOTICIAS/CUATRO-ESTADOS-ROMPEN-EL-PACTO-DE-GASOLINA-EN-24-P_dZn61

¹⁸Nacional, O. (s. f.-b). Estaciones empiezan a perder terreno tras el acuerdo Pemex de combustibles. Onexpo Nacional. https://www.onexpo.com.mx/NOTICIAS/ESTACIONES-EMPIEZAN-A-PERDER-TERRENO-TRAS-EL-ACUER_SnSjN/

Durante la Onexpo 2026, su presidente, Enrique Félix, advirtió que el tope al precio de la gasolina enfrenta límites importantes, especialmente en regiones con altos costos logísticos, por lo que consideró necesarios mecanismos compensatorios que permitan mantener precios competitivos sin comprometer la viabilidad de las estaciones. Señaló que una regulación excesiva puede reducir la inversión y que la cadena de combustibles funciona como un sistema interdependiente: si se presionan demasiado los márgenes de productores, importadores, transportistas, comercializadores o gasolineros, puede afectarse el abastecimiento, la competencia y la capacidad de seguir desarrollando infraestructura.¹⁹

Si bien el acuerdo ha contribuido a contener el precio de la gasolina y proteger al consumidor, su carácter voluntario, la aplicación de un mismo techo nacional y la ausencia de una fórmula pública de actualización limitan su eficacia. Un precio máximo que ignore diferencias de logística, transporte, almacenamiento o abastecimiento puede reducir márgenes, inversión e inventarios y, en casos extremos, generar riesgos de desabasto.

Por ello, se propone transitar hacia un mecanismo regional de precios máximos, que considere costos objetivos de referencia, transporte, almacenamiento, distribución, distancia a terminales, infraestructura, condiciones geográficas, volumen de consumo, márgenes eficientes y carga fiscal. El objetivo no sería eliminar toda diferencia de precios, sino reducir aquellas que no se justifican por costos reales, preservar la competencia y evitar incrementos abruptos que afecten el poder adquisitivo y presionen la inflación.

Este esquema resulta jurídicamente viable dentro del marco constitucional y legal vigente, pues los artículos 25, 27 y 28 constitucionales reconocen la rectoría económica del Estado y permiten establecer medidas para proteger el interés general y evitar distorsiones en bienes de consumo estratégico, mientras que la legislación del sector hidrocarburos ya contempla objetivos de planeación orientados a garantizar combustibles de calidad al menor precio posible; por ello, la reforma puede construirse sobre las facultades existentes, dotándolas de una metodología regional, transparente, objetiva y periódicamente actualizable.

Por otro lado, este debate no es nuevo en el Congreso de la Unión, incluso se han presentado diversas iniciativas, que entre los principales enfoques son el fijar directamente un precio máximo, reducir o eliminar el IEPS, o crear mecanismos automáticos de estímulo fiscal; asuntos que aun se encuentran pendientes de dictaminar.

¹⁹Alavez, M. (2026, 14 mayo). Crisis en la bomba: El pacto gasolinero amenaza la viabilidad de las estaciones de servicio: Onexpo. *El Cronista*. <https://www.cronista.com/mexico/finanzas-economia/crisis-en-la-bomba-el-pacto-gasolinero-amenaza-la-viabilidad-de-las-estaciones-de-servicio-ip/>



Por todo lo anterior, se propone que la Comisión Nacional de Energía determine los precios temporales máximos para la gasolina menor a 91 octanos, sin establecer un precio único nacional; ya que el territorio se dividiría en regiones logísticas de suministro considerando terminales de almacenamiento, modalidad y distancia de transporte, disponibilidad de ductos, ferrocarril o transporte marítimo, capacidad de almacenamiento, condiciones geográficas y competencia, de manera que cada región cuente con un precio máximo acorde con sus costos reales de abastecimiento.

Por todo lo anteriormente expuesto propongo la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 117 BIS A LA LEY DEL SECTOR HIDROCARBUROS.**

ARTÍCULO ÚNICO. - Se adiciona el artículo 117 Bis a la Ley del Sector Hidrocarburos, para quedar como sigue:

Artículo 117 Bis. - Para efectos de lo dispuesto en el artículo 117 de esta Ley, la Comisión Nacional de Energía determinará y publicará los precios máximos regionales aplicables al Expendio al Público de gasolina menor a 91 octanos, de conformidad con la metodología contenida en disposiciones administrativas de carácter general, la cual deberá ser pública, objetiva, transparente, verificable y replicable.

Para tal efecto, la Comisión delimitará regiones logísticas de suministro, integradas por municipios o demarcaciones territoriales que presenten condiciones comparables de abastecimiento. La integración, modificación y, en su caso, subdivisión de dichas regiones se realizará conforme a indicadores objetivos, criterios cuantificables y umbrales previstos en la metodología correspondiente, considerando la infraestructura de suministro, Transporte, Almacenamiento y Distribución; las fuentes y modalidades de abastecimiento; la distancia respecto de las terminales de almacenamiento y reparto; las condiciones geográficas y de accesibilidad, así como las demás variables logísticas que incidan directamente en los costos eficientes de abastecimiento.

Cuando existan diferencias significativas y técnicamente acreditadas en la estructura eficiente de costos dentro de una misma región logística de suministro, la Comisión podrá establecer subregiones, de conformidad con los criterios y umbrales previstos en la metodología. La delimitación de las regiones y subregiones, así como sus modificaciones, deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación y someterse a revisión técnica, cuando menos, una vez al año, sin

perjuicio de las modificaciones extraordinarias que procedan conforme a los supuestos previstos en la propia metodología.

Para la determinación de los precios máximos regionales, la metodología deberá considerar, cuando menos: el precio de referencia del combustible que resulte representativo de las condiciones de suministro; el tipo de cambio, cuando resulte aplicable; los costos eficientes de Transporte, Almacenamiento y Distribución; los costos eficientes del suministro de última milla; un margen eficiente de Comercialización y Expendio al Público; las cuotas aplicables del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios y, en su caso, los estímulos fiscales vigentes; el Impuesto al Valor Agregado y las demás contribuciones aplicables, así como los factores extraordinarios que incidan de manera directa, objetiva y verificable en el costo eficiente de suministro.

La Comisión Nacional de Energía calculará y publicará semanalmente los precios máximos regionales. Los correspondientes al periodo siguiente deberán publicarse en el Diario Oficial de la Federación, a más tardar el sábado inmediato anterior a su entrada en vigor, y serán aplicables de domingo a sábado.

La metodología para la delimitación de las regiones logísticas de suministro y para la determinación, actualización y revisión de los precios máximos regionales será emitida por la Comisión Nacional de Energía, previa aprobación de su Comité Técnico, de conformidad con esta Ley, la Ley de la Comisión Nacional de Energía y las demás disposiciones jurídicas aplicables.

Los precios máximos regionales tendrán exclusivamente el carácter de precios máximos y no constituirán precios mínimos ni precios únicos obligatorios.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. El Ejecutivo Federal deberá realizar, dentro de los noventa días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, las adecuaciones que correspondan al Reglamento de la Ley del Sector Hidrocarburos.

TERCERO. La Comisión Nacional de Energía deberá emitir y publicar en el Diario Oficial de la Federación, dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la



entrada en vigor del presente Decreto, previa aprobación de su Comité Técnico, la metodología para la delimitación de las regiones logísticas de suministro y para la determinación, actualización y revisión de los precios máximos regionales aplicables al Expendio al Público de gasolina menor a 91 octanos.

CUARTO. Dentro de los treinta días naturales siguientes a la publicación de la metodología a que se refiere el artículo transitorio anterior, la Comisión Nacional de Energía deberá publicar en el Diario Oficial de la Federación la primera delimitación de las regiones logísticas de suministro y, en su caso, de sus subregiones.

QUINTO. La Comisión Nacional de Energía deberá publicar los primeros precios máximos regionales dentro de los quince días naturales siguientes a la publicación de la primera delimitación de las regiones logísticas de suministro. Dichos precios entrarán en vigor el domingo inmediato siguiente a su publicación y, a partir de entonces, serán determinados y publicados semanalmente conforme a lo dispuesto en el artículo 117 Bis de esta Ley.

SEXTO. Hasta en tanto entren en vigor los primeros precios máximos regionales previstos en el presente Decreto, continuarán aplicándose las disposiciones jurídicas y regulatorias vigentes en materia de precios aplicables al Expendio al Público de gasolina menor a 91 octanos.

Dado en el Salón de Sesiones del Senado de la República, a los 02 días del mes de septiembre de 2026.

