



DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA EN EL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E.

El suscrito, **ANDRÉS ATAYDE RUBIOLO**, Diputado integrante y Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, , con fundamento en lo dispuesto en el Art. 29, Apartado D, inciso k), de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículo 4 fracción XXXVIII y artículo 21 párrafos segundo y tercero de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; artículo 2 fracción XXXVIII y artículo 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, somete a la consideración de esta honorable asamblea la presente: **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO EXHORTA A LAS ENTIDADES FEDERATIVAS QUE INTEGRAN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO A IMPULSAR LA ARMONIZACIÓN DE LOS CRITERIOS DE COBRO DE LA TENENCIA VEHICULAR Y FORTALECER LA COORDINACIÓN FISCAL METROPOLITANA** al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), integrada principalmente por la Ciudad de México, el Estado de México e Hidalgo, con interacciones funcionales relevantes con Morelos, Tlaxcala y Puebla, constituye el principal sistema urbano del país.





De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, esta región concentra más de 20 millones de habitantes, además de un parque vehicular que supera los 6 millones de unidades considerando únicamente la Ciudad de México y el Estado de México, lo que evidencia su alta densidad y complejidad en términos de movilidad y uso de infraestructura pública. Esta realidad implica que millones de vehículos circulan diariamente entre entidades, generando impactos compartidos en materia de tránsito, medio ambiente y servicios públicos.

A pesar de esta integración funcional, el impuesto sobre tenencia vehicular presenta una fragmentación significativa entre entidades, particularmente en términos de costos, subsidios e incentivos.

1. Ciudad de México

En la Ciudad de México, el esquema vigente para 2026 permite que la tenencia sea totalmente subsidiada (100%), siempre que se cumplan ciertos requisitos, como el pago oportuno del refrendo y que el valor del vehículo no exceda un valor aproximado de \$638 mil pesos.

En estos casos, el contribuyente paga únicamente el refrendo anual,¹ cuyo costo se ubica en una cifra alrededor de los \$760 pesos por trámite.¹

2. Estado de México

¹ Secretaría de Finanzas, Ciudad de México

<https://www.finanzas.cdmx.gob.mx/comunicacion/noticias/inician-descuentos-en-pago-de-predial-agua-y-tenencia-en-la-cdmx#:~:text=Por%20primera%20vez%20en%2013%20a%C3%B1os%20se,enero%20al%2031%20de%20marzo%20de%202026.>





El Estado de México también contempla un subsidio del 100%, pero condicionado a un valor máximo de \$638 mil pesos.

El refrendo en esta entidad se encuentra en \$990 pesos para automóviles.²

3. Puebla y su esquema de control vehicular de bajo costo

En Puebla, no existe un monto máximo respecto al valor del automóvil para acceder al refrendo de la tenencia vehicular.

El refrendo en esta entidad se encuentra en \$700 pesos.³

4. Morelos

En Morelos, el esquema establece que el valor del automóvil no debe superar los \$700 mil pesos para acceder al refrendo, el cual tiene un valor de \$880 pesos.

Es relevante señalar que, desde hace años, esta entidad ha sido documentada como uno de los principales destinos de registro vehicular externo debido a sus condiciones fiscales más favorables.⁴

5. Hidalgo

En Hidalgo, el impuesto puede aplicarse cuando el valor del automóvil excede un valor de \$200 mil peso, estando el refrendo en una cantidad de \$1050 pesos.⁵

6. Tlaxcala

² Secretaría de Finanzas, Estado de México <https://finanzas.edomex.gob.mx/tenencia>
<https://finanzas.edomex.gob.mx/node/604>

³ Pago de Tenencia y Control Vehicular, Puebla
https://ventanilla.puebla.gob.mx/web/fichaAsunto.do?opcion=0&asas_ide_asu=1602&ruta=/web/asuntos/MasUsuales.do?opcion

⁴ Morelos,
https://citas.morelos.gob.mx/tramite/11#:~:text=Refrendo%20Anual%20Transporte%20Privado%20y%20Particular%20*,tr%C3%A1mite%20de%20manera%20r%C3%A1pida%2C%20segura%20y%20sencilla.

⁵ Portal Tributario, Hidalgo <https://portaltributario.hidalgo.gob.mx/informacion-sobre-tenencia-y-refrendo-2026.html>



En Tlaxcala, el impuesto se mantiene en \$452 pesos y no se establece un monto máximo respecto al valor del automóvil, ya que se establece que dependerá de las características del vehículo.⁶

La siguiente tabla sintetiza la información de las diferentes entidades federativas:

	Costo del Refrendo	Valor vehicular que anula beneficio fiscal del "refrendo"
CDMX	760	Valor mayor a los 638 mil pesos.
EdoMex	990	Valor mayor a los 638 mil pesos.
Puebla	700	Sin monto máximo
Morelos	870	Valor mayor a los 700 mil pesos.
Tlaxcala	452	Sin monto máximo
Hidalgo	1050	Valor mayor a los 200 mil pesos.

Las diferencias descritas generan un incentivo económico claro: registrar vehículos en entidades con menor carga fiscal.

Este fenómeno, conocido como "turismo de placas", ha sido documentado como una práctica recurrente, particularmente en el caso de registros en entidades como Morelos, donde la carga fiscal puede ser significativamente menor o incluso inexistente en términos prácticos.

Desde la teoría económica, este comportamiento es racional: los contribuyentes buscan minimizar costos ante la ausencia de mecanismos efectivos de control territorial.

El impacto de esta práctica es muy significativo.

⁶ Secretaría de Finanzas, Tlaxcala <https://af-oficina-virtual.sefintlax.gob.mx/refrendo-tenencia>





De acuerdo con el Centro de Investigación Económica y Presupuestaria, el impuesto sobre tenencia vehicular tiene un potencial recaudatorio significativo, estimado en más de 121 mil millones de pesos a nivel nacional, bajo distintos supuestos de diseño fiscal, lo que evidencia su relevancia para las finanzas estatales.⁷

En este contexto, la relocalización artificial de contribuyentes entre entidades puede traducirse en pérdidas sustanciales de ingresos locales. Incluso una migración parcial del padrón vehicular puede generar efectos importantes: si un porcentaje del parque vehicular que circula en la Ciudad de México se encuentra registrado en otra entidad, la capital absorbe los costos de infraestructura y servicios sin recibir la contribución correspondiente.

Los esquemas de subsidio, como el implementado en la Ciudad de México, han sido diseñados para incentivar el cumplimiento fiscal y mantener actualizado el padrón vehicular.

Sin embargo, en ausencia de coordinación metropolitana, estos instrumentos generan efectos contrapuestos:

- Generan incentivos a la competencia fiscal horizontal entre entidades federativas
- Fomentan la relocalización artificial de contribuyentes
- Debilitan la progresividad del impuesto
- Reducen la eficiencia recaudatoria

⁷ CIEP Rediseño del impuesto a la tenencia: potencial recaudatorio y progresividad <https://ciep.mx/rediseño-del-impuesto-a-la-tenencia-potencial-recaudatorio-y-progresividad-2/>



En términos de federalismo fiscal, esto puede derivar en una competencia fiscal horizontal con efectos potencialmente distorsivos en la recaudación, donde las entidades reducen cargas no por eficiencia, sino para atraer contribuyentes.

La falta de homologación fiscal no solo afecta la recaudación, sino también la gobernanza de la ZMVM:

- Infraestructura: la Ciudad de México absorbe costos de mantenimiento vial y servicios urbanos utilizados por vehículos registrados en otras entidades.
- Medio ambiente: las políticas de control de emisiones pierden eficacia ante padrones vehiculares desactualizados.
- Movilidad: se dificulta la planeación del transporte y la gestión del parque vehicular.

En términos económicos, esto constituye una externalidad negativa, donde una entidad asume costos sin recibir ingresos proporcionales.

El problema descrito ha sido ampliamente abordado por organismos internacionales.

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos ha señalado que, en zonas metropolitanas con múltiples jurisdicciones, la falta de coordinación fiscal genera distorsiones en la asignación de recursos y en la eficiencia del sistema tributario.

Asimismo, el marco de la Ley de Coordinación Fiscal reconoce la necesidad de mecanismos de coordinación intergubernamental para evitar asimetrías fiscales que afecten la eficiencia recaudatoria y la equidad tributaria.



Por su parte, la literatura especializada en federalismo fiscal destaca la necesidad de mecanismos de coordinación intergubernamental, especialmente en contextos urbanos altamente integrados.

CONSIDERACIONES

El Artículo 31, fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la obligación de todas las personas mexicanas de contribuir al gasto público en los distintos órdenes de gobierno, federal, estatal, de la Ciudad de México y municipal, conforme a lo que dispongan las leyes, bajo los principios de proporcionalidad y equidad tributaria, lo que implica que las contribuciones deben fijarse en función de la capacidad económica de cada persona y aplicarse de manera justa, evitando cargas desiguales o arbitrarias entre contribuyentes en condiciones similares.

“Artículo 31. Son obligaciones de los mexicanos:

IV. Contribuir para los gastos públicos, así de la Federación, como de los Estados, de la Ciudad de México y del Municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes.”

El artículo 33 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano establece que las zonas metropolitanas o conurbaciones ubicadas dentro de una misma entidad federativa se regulan conforme a la legislación local, bajo esquemas de coordinación con autoridades federales y estatales y conforme a los principios y lineamientos de dicha ley; asimismo, dispone que los tres órdenes de gobierno deberán planear de manera conjunta su desarrollo, promoviendo la creación de institutos metropolitanos de planeación y la participación efectiva de la sociedad, con el objetivo de lograr una gestión territorial más eficiente y una prestación adecuada de los servicios públicos.





En este marco, el artículo 34 complementa lo anterior al reconocer como materias de interés metropolitano, entre otras, la accesibilidad universal y la movilidad, así como aquellas acciones que, a propuesta de la comisión de ordenamiento, determinen las autoridades competentes, lo que refuerza la necesidad de adoptar enfoques integrales y coordinados en la planeación y gestión de problemáticas que trascienden los límites administrativos.

“Artículo 33. Las zonas metropolitanas o conurbaciones ubicadas en el territorio de uno o más municipios de una misma entidad federativa, serán reguladas por la legislación local y se coordinarán con las autoridades federales y estatales, atendiendo a los principios, políticas y lineamientos a que se refiere esta Ley. Los gobiernos Federal, estatales y municipales planearán de manera conjunta y coordinada su desarrollo, procurando la creación y operación de un instituto metropolitano de planeación y la participación efectiva de la sociedad, así como para la más eficaz prestación de los servicios públicos.

Artículo 34. Son de interés metropolitano:

XII. La accesibilidad universal y la Movilidad;

XIV. Otras acciones que, a propuesta de la comisión de ordenamiento, se establezcan o declaren por las autoridades competentes.”

El artículo 21, Apartados A, numeral 8 y B, numerales 1 y 4 de la Constitución Política de la Ciudad de México establece que la Ciudad de México cuenta con facultades para crear y regular sus propias contribuciones, así como para definir la integración de su hacienda pública, incluyendo ingresos propios, federales y financieros y diseñar políticas de estímulos y compensaciones fiscales conforme a la ley.





Dicho precepto reconoce la facultad de la Ciudad de México para establecer contribuciones y definir su política fiscal.

No obstante, en contextos metropolitanos caracterizados por alta interdependencia económica y territorial, el ejercicio aislado de estas facultades puede generar asimetrías fiscales, incentivos de elusión y distorsiones en la distribución de cargas tributarias.

En consecuencia, resulta jurídicamente pertinente promover mecanismos de coordinación intergubernamental que permitan armonizar criterios fiscales, sin menoscabo de la autonomía hacendaria de las entidades federativas.

“ARTÍCULO 21

DE LA HACIENDA PÚBLICA

A. Disposiciones generales

8. *La Ciudad de México podrá establecer contribuciones de conformidad con lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la legislación federal y local.*

B. Ingresos

1. *La hacienda pública de la Ciudad se conforma por las contribuciones, productos y aprovechamientos que el Congreso de la Ciudad establezca, el financiamiento aprobado por el Congreso de la Unión, así como por las participaciones, aportaciones, transferencias u otros ingresos de origen federal por cualquier concepto, los rendimientos de los bienes que pertenezcan a la Ciudad y cualquier otro ingreso que en su derecho le corresponda.*

4. *Las autoridades definirán las políticas de estímulos y compensaciones fiscales en los términos y condiciones que señale la ley.”*





Por lo anteriormente expuesto, someto a esta soberanía la siguiente proposición con:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a los Congresos de las entidades federativas que integran la Zona Metropolitana del Valle de México (Estado de México, Hidalgo, Morelos y Puebla) para que, en el ámbito de sus respectivas competencias y sin menoscabo de su autonomía hacendaria, realicen un análisis técnico-normativo de sus marcos fiscales en materia de tenencia o uso de vehículos, con el objeto de explorar mecanismos de armonización progresiva de los criterios de determinación, base gravable, tarifas, subsidios e incentivos fiscales, a fin de garantizar equidad tributaria en la región metropolitana a partir del año 2027.

SEGUNDO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a las Secretarías de Finanzas, Tesorerías o equivalentes de las entidades referidas para que, en el marco de los principios de coordinación hacendaria y colaboración administrativa, instalen mesas técnicas interinstitucionales de carácter permanente, orientadas a:

a) Armonización de parámetros fiscales: Diseñar y proponer parámetros homogéneos en la política fiscal vehicular, específicamente en lo relativo a los umbrales de valor para el otorgamiento de subsidios y la estructura de las tasas impositivas, a fin de mitigar la competencia fiscal horizontal.

b) Interoperabilidad y gobernanza de datos: Establecer mecanismos técnicos de intercambio y consulta de información registral y fiscal sobre el padrón vehicular, garantizando la interoperabilidad de las bases de datos para una gestión metropolitana eficiente.





c) Combate a la elusión y simulación: Implementar protocolos conjuntos para identificar y corregir prácticas de elusión fiscal, tales como la simulación de domicilio o el registro de vehículos en jurisdicciones distintas a las de su circulación habitual.

d) Planeación normativa integral: Formular propuestas de reformas legales y reglamentarias con un enfoque de gobernanza metropolitana, que permitan una transición ordenada hacia un sistema tributario regional más equitativo y eficiente.

TERCERO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a los Poderes Ejecutivos de las entidades federativas que integran la Zona Metropolitana del Valle de México a que, por conducto de sus autoridades hacendarias y sin menoscabo de su autonomía, analicen la viabilidad de suscribir un Convenio de Coordinación Metropolitana en materia de tenencia o uso de vehículos, que contemple, al menos:

- I. Criterios uniformes para la determinación de la contribución;
- II. Lineamientos para la armonización técnica de subsidios e incentivos fiscales;
- III. Sistemas de interoperabilidad de bases de datos vehiculares;
- IV. Estrategias conjuntas para la detección y sanción del emplacamiento irregular; y
- V. Mecanismos de evaluación periódica de impacto recaudatorio y administrativo.





CUARTO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a las autoridades fiscales de las entidades referidas a que, en el ámbito de sus atribuciones, fortalezcan los mecanismos de verificación del domicilio fiscal vehicular, a efecto de asegurar la correspondencia entre el lugar de registro y el uso habitual del vehículo, privilegiando el principio de territorialidad tributaria, conforme a criterios de materialidad y uso efectivo del vehículo.

QUINTO. - El Congreso de la Ciudad de México exhorta respetuosamente a las entidades federativas de la Zona Metropolitana del Valle de México a que, en el diseño de sus políticas fiscales vehiculares, incorporen criterios de progresividad, sostenibilidad ambiental y eficiencia recaudatoria.

Evitando esquemas de competencia fiscal regresiva que generen regresividad o distorsiones en la distribución de cargas tributarias.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, Ciudad de México, a 27 de abril de 2026.

Andrés Atayde Rubiolo

Andrés Atayde Rubiolo

Diputado Coordinador de las y los Diputados del Partido Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México III Legislatura.



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Certificado de firma		28/04/2026 10:43
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Almacenado	
Identificador: 69F0E2F961BA6C7449415802	Nombre: Andrés Atayde Rubiolo	
Nombre y extensión: PDA Homologación Tenencia.pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: andres.atayde@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 3	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 2806:107e:a:d7b0:912:997f:170:d959	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original:	(America/Mexico_City):	
80ddb324ec4a1b0315d33099bb2adb4737761048dcf1c9f1a821c9a335264ed	28/04/2026 10:40	
Huella digital del contenido del documento firmado:		
6b3dc158d454a2ea120783f30dd264fd75e0d8713a8cc6fd4c1e7f5ad3c7a754		

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión:	Prestador de Servicios de Certificación (PSC):
28/04/2026 16:43:14 UTC (28/04/2026 10:43:14 Hora local de la Ciudad de México)	PSC WORLD S.A. DE C.V.
Nombre y extensión:	Certificado PSC válido desde: 2017-07-19
cf0eb671-2013-497b-9612-871193e2e855.cons	Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19
Huella digital contenida en la constancia:	
6b3dc158d454a2ea120783f30dd264fd75e0d8713a8cc6fd4c1e7f5ad3c7a754	

Firmantes		
Firmante 1. Andrés Atayde		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 69F0E39CA3977D169E4EFCB3	Enviado: 28/04/2026 10:42:45
Derecho	IP: 2806:107e:a:d7b0:912:997f:170:d959	Aceptó Aviso de Privacidad: 28/04/2026 10:43:08
Compañía:		Visto: 28/04/2026 10:43:08
Método de notificación: Correo		Confirmado: 28/04/2026 10:43:08.76
Correo: andres.atayde@congresocdmx.gob.mx		Firmado: 28/04/2026 10:43:08.761
Teléfono:		
Emisor de la firma electrónica:	Firma con texto	
Dibujada en dispositivo	<i>Andrés Atayde Rubiolo</i>	
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

