

QUE EL LUJO

PAGUE SU BOLETO



Impuestos al transporte VIP



OXFAM

México

Publicado por Oxfam México: mayo, 2026

La información contenida en este documento es correcta al momento de su publicación. No se utilizaron herramientas de inteligencia artificial de forma directa en su realización.

Sobre Oxfam México

Oxfam México forma parte de un movimiento global para erradicar la desigualdad y tiene presencia en más de 80 países. Desde hace tres décadas, trabajamos para inspirar y movilizar a personas, organizaciones y gobiernos para construir un mundo más justo e igualitario. Siempre acompañadas de donantes, activistas, especialistas y organizaciones aliadas, documentamos las enormes desigualdades de nuestro país y generamos propuestas para la justicia económica.

Autores principales:

Ervin Félix López, Efrén Pérez de la Mora

Diseño editorial y de portada:

Emilia Schettino Bustamante

Agradecimientos:

Oxfam México agradece la colaboración de Luis Jiménez Campos y Carlos Gachuz Ullrich en la consultoría que sirvió como base para la realización de este documento. También reconocemos el trabajo de Diego Merla López, Arabel Alí Mendoza, Soledad Rodríguez Moreno, Gerardo Ramírez Acuña, Ignacio Bernabe Galván, Laura Cruz Mendiola, Carlos Brown Solà y Emilio del Río Castro en la elaboración, edición y revisión del texto y su anexo metodológico. Por último, agradecemos a Florencia Guerra, Brenda Sánchez, Ricardo Hernández y Raquel Prior y el equipo de Buena Pregunta por el trabajo periodístico que acompaña a este documento en el marco del proyecto Movilidad VIP: impuestos para financiar el transporte público y la acción climática.

Oxfam México

Cda. de Salvador Alvarado núm. 7, nivel 2,
col. Escandón, alcaldía Miguel Hidalgo, C. P. 11800
CDMX, México

Esta licencia permite a quien reutilice distribuir, remezclar, adaptar y crear a partir del material en cualquier medio o formato, únicamente con fines no comerciales y siempre que se dé el crédito correspondiente al creador. Si remezclas, adaptas o creas a partir del material, debes licenciar el material modificado bajo los mismos términos.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	04
UNA OPORTUNIDAD PARA LA JUSTICIA CLIMÁTICA Y LA JUSTICIA FISCAL.....	06
EL PROBLEMA QUE REPRESENTAN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE LUJO EN MÉXICO.....	10
CÓMO TERMINAR CON LOS PRIVILEGIOS INJUSTOS DE LOS VEHÍCULOS DE LUJO.....	15
CONCLUSIÓN.....	26

INTRODUCCIÓN

En México y el mundo, **la crisis climática es una crisis de desigualdad**. En un extremo, los más ricos generan una proporción desmedida de emisiones a partir de patrones intensivos de inversión, consumo y movilidad. Por su parte, las poblaciones más empobrecidas enfrentan con menos recursos los efectos del deterioro ambiental, las olas de calor, las sequías, las inundaciones y otros fenómenos climáticos extremos. **La concentración extrema de la riqueza se refleja directamente en la distribución de las emisiones de gases de efecto invernadero y en la capacidad de las personas para enfrentar sus consecuencias.**

Según datos de 2023, el 10 % más rico del mundo es responsable de 48 % de las emisiones totales globales, mientras que el 50 % más pobre apenas genera 8 % de las emisiones a nivel mundial.¹ La desigualdad es todavía más drástica si observamos a los ultrarricos de la sociedad global, pues una persona en el 0.1 % más rico del mundo emite más carbono durante un día que una persona del 50 % más pobre del mundo en todo un año.²

Estas cifras reflejan una tendencia creciente desde hace más de treinta años, pues la proporción de las emisiones de los más ricos se ha incrementado en 13 % desde 1990 y la que corresponde al 0.1 % más rico ha crecido en 32 %, mientras que las emisiones correspondientes al 50 % más pobre han decrecido en 3 % en el mismo periodo.³ A su vez, tan solo las emisiones de carbono del 1 % más rico de la población mundial en 2019 fueron suficientes para causar 1.3 millones de muertes en exceso debido al calor y se estima que provocarán daños equivalentes a 44 billones de dólares en países de ingresos medio-bajos y bajos hacia 2050.⁴ Tal parece que **para los ultrarricos resulta muy barato ser grandes contaminantes y no pagar lo justo por aprovechar los recursos y la infraestructura de todas.**

Una de las expresiones más visibles de esta desigualdad climática es el consumo suntuario o de lujo. **Aquellos bienes cuyo consumo no es esencial y produce impactos ambientales desproporcionados pueden identificarse como “lujo sucio” (*dirty luxury*).**⁵ Se trata de bienes y servicios asociados al alto poder adquisitivo cuyo uso implica elevados niveles de consumo energético, extracción de recursos y generación de emisiones. Además, los grupos de mayores ingresos concentran una proporción desmedida de las emisiones asociadas al transporte aéreo y al consumo energético. Greenpeace ha señalado que el 1 % más rico de la población es responsable de la mitad de las emisiones de la aviación global, mientras que 80 % de la población mundial nunca ha volado en su vida.⁶

Así, **el consumo de lujo no solo indica los excesos de unos pocos y cómo se aprovechan de su poder económico y estatus, sino también una fuente relevante de emisiones que profundiza la crisis climática.** Conforme aumenta la concentración de la riqueza, también se expande la demanda de bienes intensivos en carbono que benefician a una minoría, pero cuyos costos ambientales debemos pagar todas las demás.

¹ Nafkote Davi, Alex Maitland y Astrid Nilsson Lewis, *Climate Plunder. How a Powerful Few Are Locking the World into Disaster*, Nairobi, Oxfam Internacional, 2025, p. 19.

² *Climate Plunder*, p. 6.

³ *Ibid.*

⁴ *Climate Plunder*, p. 9.

⁵ Victoria J. Haneman, “Taxing Dirty Luxuries”, *Case Western Reserve Journal of International Law*, 56 (2024), pp. 197-222.

⁶ Greenpeace, *Las emisiones de CO2 de la aviación privada en Europa. Resultados clave*, marzo 2023, disponible en: <https://tinyurl.com/5bnd8av>.

Los medios de transporte de lujo son de las formas más contaminantes de consumo suntuario, particularmente los aviones privados, los superyates y los autos de gama alta. Estos son responsables de un consumo energético sumamente alto, un uso intensivo e ineficiente de combustibles fósiles y un acceso concentrado en una minoría de muy altos ingresos. En pocas palabras, generan enormes cantidades de emisiones para beneficiar a muy pocas personas. Estos vehículos forman parte de una verdadera **aristocracia del carbono**.

La aviación privada alcanzó al menos 15.6 megatoneladas de CO₂ en 2023, con un promedio de 3.6 toneladas por vuelo y sus emisiones aumentaron 46 % entre 2019 y 2023. Además, los jets privados son entre cinco y catorce veces más contaminantes por pasajero que los vuelos comerciales y 50 veces más que los trenes.⁷ Un vuelo privado de Londres a París, por ejemplo, contamina seis veces más por pasajero que un vuelo comercial.⁸ En la actualidad, México compite con Brasil por ser el segundo país con más aviones privados en el mundo.⁹

Por su parte, los superyates representan otra expresión extrema de emisiones asociadas al lujo: un megayate con tripulación permanente, helipuerto, submarinos y piscinas puede emitir alrededor de 7,020 toneladas de CO₂ al año, aproximadamente 1,400 veces más que la huella de carbono per cápita mundial.¹⁰ El crecimiento sostenido de este tipo de embarcaciones y aeronaves evidencia cómo ciertos patrones de movilidad exclusivos producen daños ambientales desproporcionados y refuerzan dinámicas de elitismo y desigualdad.

En este contexto, el objetivo de este documento es mostrar que **hay medidas de política pública capaces de desincentivar el uso de medios de transporte de lujo y conseguir fondos que se destinen a acciones climáticas concretas, al tiempo que se reducen emisiones contaminantes**. En particular, se argumenta que los impuestos a los medios de transporte de lujo constituyen una herramienta relevante para avanzar simultáneamente en materia de justicia fiscal y justicia climática.

Para ello, primero se analizan argumentos generales sobre por qué la regulación de los medios de transporte de lujo es relevante para la justicia climática y fiscal. También se analiza el estado del debate internacional sobre el tema y algunas iniciativas de avanzada en la materia. Posteriormente, se presenta información para explicar la situación de los medios de transporte de lujo en México y el problema ambiental y fiscal que representan en distintos niveles. Más adelante, la sección principal del documento incluye tres escenarios con distintas combinaciones de instrumentos tributarios para regular los medios de transporte de lujo en México. En cada caso se discuten algunos detalles técnicos de las propuestas y se explican las estimaciones de potencial recaudatorio y de gasto. Por último, se sintetizan los argumentos principales del texto y se ofrecen algunas conclusiones sobre la necesidad urgente de tomar acción en este ámbito.

⁷ Sophia Appl Scorza, Emilio Sánchez Salazar y Diego Merla López, *Más verdes, más justos: impuestos que cuiden al planeta y a las personas*, Ciudad de México, Alianza por la Justicia Fiscal, 2025, pp. 18-19.

⁸ Oxfam UK, "The Impact of Superyacht and Private Jet Emissions", disponible en: <https://tinyurl.com/yc3b6m8e>.

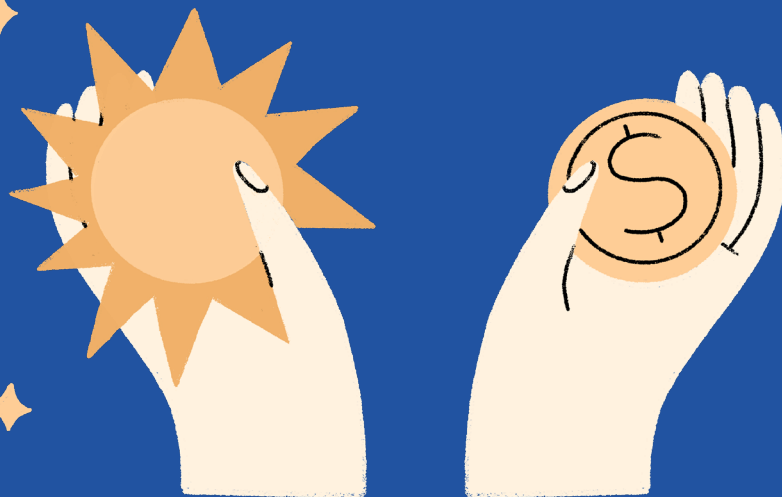
⁹ *Más verdes, más justos*, p. 19.

¹⁰ *Ibid.*

UNA OPORTUNIDAD PARA

LA JUSTICIA CLIMÁTICA

Y LA JUSTICIA FISCAL



La regulación de los medios de transporte de lujo tiene una relevancia creciente tanto para la justicia fiscal como para la justicia climática. Los impuestos a este tipo de vehículos permiten abordar simultáneamente dos problemas centrales de las economías contemporáneas: la extrema concentración de riqueza y el impacto ambiental desproporcionado asociado al consumo de lujo.

En términos de justicia fiscal, estos impuestos parten de un principio básico: quienes tienen mayor capacidad económica deben contribuir más al financiamiento de los bienes públicos. **Los medios de transporte de lujo no son bienes esenciales; representan formas de consumo muy concentradas en los sectores de mayores ingresos y patrimonio.** Gravar este tipo de activos y consumos ayuda a fortalecer la progresividad tributaria, es decir, a que paguen más quienes más tienen, en lugar de depender excesivamente de impuestos al consumo que afectan proporcionalmente más a las personas de ingresos más bajos.¹¹

Además, **estos impuestos tienen un potencial recaudatorio importante.** Aunque afectan a un grupo relativamente reducido de personas, se trata de bienes de valor económico muy alto y con costos operativos elevados, lo que permite captar recursos significativos **sin afectar el consumo básico de la población.** Estos recursos pueden destinarse al financiamiento de movilidad sostenible, mitigación y adaptación climática y transición energética.

Al mismo tiempo, los impuestos a la riqueza extrema y a los consumos de los más ricos son los que más contribuyen a fortalecer la percepción de justicia y, por ende, la legitimidad del sistema fiscal. Estudios recientes en México apuntan a que **las personas están más dispuestas a contribuir a los ingresos públicos si los más ricos también lo hacen y si los objetivos de gasto coinciden con metas ambientales claras.**¹²

Por último, la política tributaria no solo cumple una función recaudatoria, sino también regulatoria y orientadora de comportamientos económicos. Los impuestos sobre consumos de lujo pueden desincentivar patrones de consumo particularmente intensivos en carbono y socialmente costosos. En este sentido, **la tributación puede contribuir a corregir incentivos que hoy favorecen formas de consumo sumamente desiguales y ambientalmente destructivas.**¹³

No obstante, es importante subrayar que los impuestos son un medio y no un fin en sí mismos. Su legitimidad no deriva únicamente de recaudar más, sino de contribuir a objetivos más amplios de bienestar colectivo, igualdad democrática y sostenibilidad. La discusión sobre estos gravámenes debe insertarse en una reflexión más amplia sobre el tipo de sociedad que se busca construir, la distribución de responsabilidades frente a la crisis climática y el papel del estado en la garantía de derechos y bienes públicos.

Desde la perspectiva de la justicia climática, la relevancia de estos impuestos es igualmente significativa. Como ya se mencionó, los medios de transporte de lujo tienen efectos climáticos muy desproporcionados en relación con el número reducido de personas que los utilizan. Un solo vuelo en avión privado puede emitir más carbono que el que genera una persona promedio en varios meses o incluso años en algunos países. De manera similar, los grandes yates o vehículos deportivos de lujo concentran consumos intensivos de combustibles fósiles y materiales.

¹¹ Oxfam México, *Decálogo por la justicia fiscal*, Ciudad de México, Oxfam México, 2025, p. 4.

¹² Aurora A. Ramírez-Álvarez, "Economía política de los desafíos fiscales en México", en Raymundo M. Campos Vázquez, Gerardo Esquivel y Nora Lustig (coords.), *Los desafíos del sistema fiscal en México*, en prensa.

¹³ Lucas Chancel, Philipp Bothe y Tancrede Voituriez, "The Potential of Wealth Taxation to Address the Triple Climate Inequality Crisis", *Nature Climate Change*, 14 (2024), pp. 5-7.

Esto revela una profunda desigualdad climática: quienes más contaminan suelen ser quienes menos sufren las consecuencias inmediatas del cambio climático, mientras que los costos recaen desproporcionadamente sobre poblaciones de menores ingresos y países más vulnerables. Por ello, **gravar estas formas de consumo de lujo puede entenderse como una herramienta para hacer que quienes contaminan más paguen más y corregir parcialmente esa desigualdad.** Además, los recursos obtenidos pueden destinarse específicamente a financiar políticas de mitigación y adaptación climática, fortaleciendo la capacidad pública para enfrentar los impactos ambientales de manera justa y solidaria.

En conjunto, este tipo de medidas vincula dos debates que durante mucho tiempo se trataron por separado: la redistribución económica y la sostenibilidad. **No puede haber transición ecológica legítima ni políticamente sostenible si los costos recaen principalmente sobre las mayorías, mientras los consumos más intensivos y ostentosos permanecen prácticamente intactos.**

Por ello, resulta especialmente pertinente gravar el lujo y no el consumo ordinario o indispensable. **La discusión no se centra en restringir condiciones básicas de bienestar, sino en cuestionar formas de consumo excesivo cuyo beneficio privado genera costos colectivos desproporcionados.** En esta línea, la filósofa Ingrid Robeyns ha desarrollado el concepto de limitarismo (*limitarianism*), según el cual hay razones éticas y democráticas para establecer topes a la acumulación de la riqueza y al consumo extremo de los más ricos.¹⁴ Desde esta perspectiva, gravar los medios de transporte de lujo no solo responde a criterios de recaudación tributaria o corrección de externalidades, sino también a una concepción más igualitaria de la democracia y de las responsabilidades compartidas frente a las crisis climática y de desigualdades.

A nivel internacional, la idea de poner impuestos a los grandes lujos ha dejado de ser algo teórico y ya se ha convertido en una agenda climática internacional.¹⁵ En 2025, durante la COP30, se consolidó el avance de estas conversaciones sobre cómo se debe gravar el sector de la aviación privada y el uso de combustibles como el queroseno, específico de este tipo de aeronaves.

De igual manera, el grupo Global Solidarity Levies Taskforce (GSLT), copresidido por Barbados, Kenia y Francia, presentó una propuesta para la implementación de impuestos a los aviones de lujo y los combustibles de transporte marítimo a escala global. Esta se basa en gravámenes a los viajes en aviación de lujo e impuestos sobre el combustible de los aviones privados. El grupo propone estas dos medidas como parte de un programa de reformas factibles técnicamente, políticamente viables y consistentes con el derecho internacional, pues identifica que la aviación de lujo es un problema internacional que requiere mecanismos de coordinación entre países para evitar la evasión.¹⁶

Otro caso representativo del avance de este debate es Canadá. En 2022 entró en vigor la Ley del Impuesto sobre Artículos Selectos de Lujo, donde se estableció una tasa de 10 % respecto al valor total del vehículo para aviones, automóviles o embarcaciones de lujo. Si alguno de los bienes superaba el umbral que establece la ley (100 mil dólares canadienses para aviones y automóviles, 250 mil para embarcaciones), se cobraba una tasa de 20 %. Además, se

¹⁴ Ingrid Robeyns, *Limitarianism. The Case Against Extreme Wealth*, Nueva York, Astra House, 2024, pp. 96-117.

¹⁵ Véase, por ejemplo, la Plataforma Sevilla para la Acción (SPA por sus siglas en inglés) presentada durante la IV Conferencia Internacional para la Financiación al Desarrollo de la ONU. Más información disponible en: <https://tinyurl.com/yxv6s64n>

¹⁶ Daniel Mulé, Clémentine Baldon y Juliette Robert, *Levies on Premium Flyers*. Legal Handbook, Global Solidarity Levies Task Force, 2025, disponible en: <https://tinyurl.com/2s3ymw8>.

establecieron excepciones para vehículos de carga pesada, ambulancias, patrullas y barcos de pesca comercial. Con esta medida se recaudaron 135 millones de dólares canadienses durante el primer año y se estimó un potencial de 654 millones en cinco años. No obstante, tras presiones de diversos sectores, en 2025 se eliminó el gravamen para aviones y yates, manteniéndose solo para automóviles de lujo.¹⁷

Otro país que ha implementado medidas de este tipo es Australia. A diferencia del modelo canadiense, allí el sistema de umbrales se ajusta cada año según la inflación. Para 2025-2026, por ejemplo, el límite se fijó en 80 mil 500 dólares australianos para vehículos estándar y en 91 mil dólares para vehículos eficientes en combustible. En este sentido, la regulación promueve aumentos en la recaudación y comportamientos congruentes con la transición energética.¹⁸

Estos ejemplos internacionales permiten comprender dos puntos relevantes. Por un lado, estas medidas son factibles y ya se están discutiendo a nivel internacional. Por otro, el potencial recaudatorio de estas medidas es significativo. Como se verá en la sección siguiente, la situación en México amerita prestar atención a estas experiencias.

¹⁷ Department of Finance Canada, *A Study on the Potential Economic Impacts of the Select Luxury Items Tax Act*, marzo de 2023, disponible en: <https://tinyurl.com/3x836w2f>.

¹⁸ Australian Taxation Office, "Luxury Car Tax", Australian Government, disponible en: <https://tinyurl.com/pk8yfhxs>.

EL PROBLEMA QUE

REPRESENTAN LOS MEDIOS

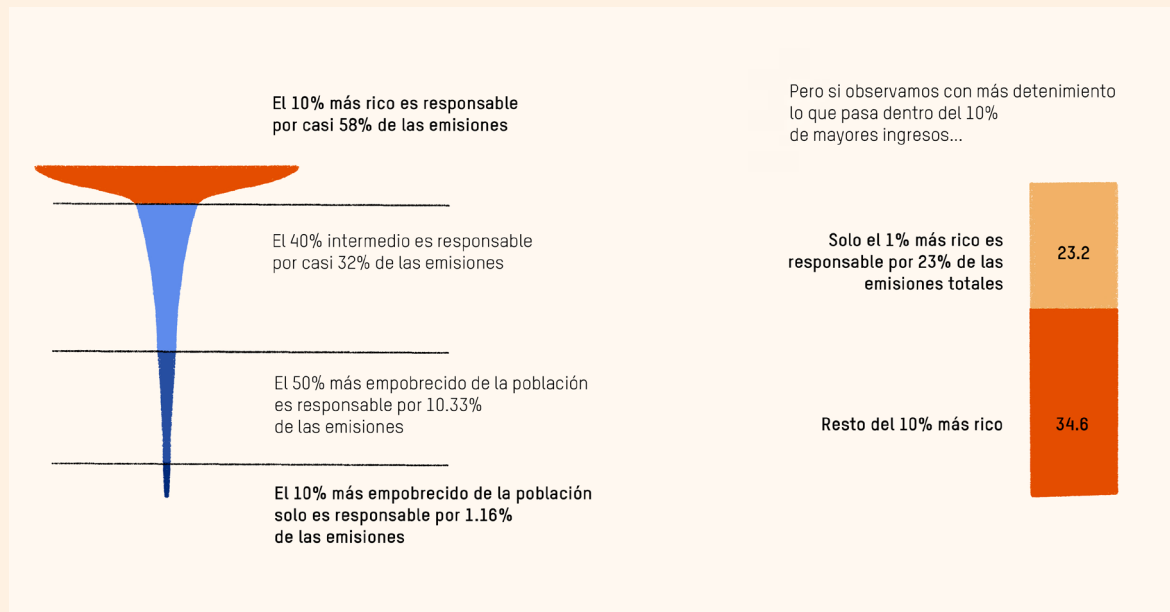
DE TRANSPORTE DE LUJO

EN MÉXICO



México es uno de los países más desiguales del mundo. El 1 % más rico de la población —apenas 1.3 millones de personas— acapara 35 % del ingreso total, posee 40 % de la riqueza privada nacional y es responsable del 23 % de las emisiones contaminantes, como se observa en la gráfica 1.¹⁹ Esto significa que **el 1 % más rico de México contamina lo mismo que el 74 % de la población más empobrecida del país**. Por si fuera poco, el 0.1 % de la población —solo 130 mil personas— contamina casi seis veces más de lo que el 10 % más empobrecido de nuestro país, que corresponde a 13 millones de personas. De este modo, unos pocos contribuyen de manera considerable a las emisiones nacionales debido a sus inversiones en sectores contaminantes pero rentables, como el petróleo y el gas fósil, y a su enorme consumo en aviones privados, mansiones y yates.²⁰

Gráfica 1. Los más ricos contaminan mucho más que el resto
Proporción del total de emisiones nacionales por grupos de ingreso en México, 2023



Fuente: elaboración propia con datos de Oxfam Internacional y el Instituto de Estudios Ambientales de Estocolmo.

Cómo leer este gráfico: la gráfica representa la proporción de emisiones contaminantes que son responsabilidad de cada grupo de ingresos. Del lado izquierdo, entre más ancha sea la franja que corresponde a cada grupo de ingresos, más grande será la proporción de emisiones que le corresponde respecto al total. Se observa que el 10 % más empobrecido de la población, en azul más oscuro, es responsable por solo 1.16 % de las emisiones, mientras que, conforme aumentan los ingresos de la población, también aumenta su contribución a las emisiones contaminantes; sin embargo, la diferencia más significativa se observa entre el 10 % más rico y el resto de la población. Solo el 10 % con mayores ingresos, en color naranja, es responsable por casi 58 % de las emisiones totales del país. Del lado derecho se hace un acercamiento al 10 % más rico para mostrar que el 1% más rico de la población mexicana es responsable por casi una quinta parte de las emisiones totales del país (23.2 %).

En ese contexto, el instrumento de política climática y planeación económica más importante de los últimos años ya advierte la necesidad de atender con especial atención el sector del transporte. **Según la Contribución Nacionalmente Determinada 3.0 (NDC, por sus siglas**

¹⁹ Oxfam México, *Oligarquía o democracia. Nueve propuestas contra la acumulación extrema del poder en México*, Ciudad de México, Oxfam México, 2026, p. 4.

²⁰ *Ibid.*, p. 6.

en inglés), en 2024, el sector transporte fue el principal emisor del país, con 23 % de las emisiones totales. Estas se atribuyen principalmente al consumo de combustibles en el autotransporte y al crecimiento acelerado de la flota vehicular. Como identifica el documento, **es uno de los sectores con mayores oportunidades para implementar medidas factibles de mitigación** con efectos en la salud pública, el desarrollo económico y el bienestar social, sobre todo a nivel local. Estas tienen que ver con la sustitución de transporte de pasajeros por unidades de bajas emisiones, la incorporación de combustibles sostenibles y opciones de baja intensidad de carbono en la aviación y el transporte marítimo, fomentar cambios conductuales para reducir emisiones asociadas al transporte, impulsar la electrificación y modernización de la infraestructura del transporte, entre otras.²¹

En nuestro país, la riqueza y la propiedad de vehículos se encuentra sumamente concentrada en las manos de una pequeña élite predominantemente masculina. Por ejemplo, **el 10 % de las personas más ricas concentra el 78 % de los activos totales y la titularidad de bienes patrimoniales como la vivienda, la tierra o los vehículos.** A su vez, según los datos del Censo Nacional de Población y Vivienda del 2020, solo 13.1 % de las mujeres jefas del hogar aseguró contar con un vehículo, a diferencia de 36.3 % de los hombres jefes del hogar.²² En otras palabras, **es casi tres veces más probable que un hombre posea un vehículo en comparación con una mujer.**

A pesar de ello, **el sistema fiscal mexicano hace poco para atender las brechas de riqueza y de género.** Está documentado cómo la política tributaria no es neutral al género y favorece en mayor medida a quienes ya poseen capital. Al abandonar los impuestos al patrimonio y debilitar instrumentos como la tenencia se han eliminado algunos de los pocos mecanismos capaces de redistribuir la riqueza y se ha favorecido desproporcionadamente a quienes la concentran. Esto ha permitido que un puñado de personas acumule activos sin pagar el costo social, climático y económico que implican.²³

Por otra parte, **México cobra poco y mal por el uso de la infraestructura pública que hacen los medios de transporte particular y de lujo como los aviones privados y los yates.** El estado hace poco por utilizar otros instrumentos fiscales no tributarios para regular las actividades contaminantes asociadas con la acumulación de la riqueza. La figura de los derechos, por ejemplo, constituye un tipo de ingresos no tributarios que se cobran por el uso o aprovechamiento de bienes públicos de la nación o por la prestación de servicios públicos, como la emisión de permisos, registros o documentos oficiales.

En ese sentido, se cobra apenas poco más de 17,600 pesos por registrar una embarcación de lujo, sin criterios de progresividad según el tamaño o el lujo del vehículo. Respecto al cobro por el uso de infraestructura portuaria, en Cozumel, por ejemplo, se cobran 20 pesos diarios por pie de eslora, mientras que en países como Estados Unidos o Italia la cuota es hasta 240 veces más alta.²⁴ En cuanto al transporte aéreo, la Ley Federal de Derechos y la Ley de Aviación Civil no distinguen entre vuelos comerciales y privados para el cobro de derechos por autorizaciones de vuelo y, de hecho, exentan a las aeronaves privadas del pago de derechos por permisos de vuelo.

²¹ Semarnat, *Actualización de la Contribución Determinada a nivel Nacional 3.0 de México*, Ciudad de México, Semarnat, 2025, pp. 48-50.

²² Inegi, Censo de Población y Vivienda 2020.

²³ Carlos Brown, *Redistribución, justicia fiscal y género en México*, Ciudad de México, Intersecta, 2023.

²⁴ *Más verdes, más justos*, pp. 19-21.

Como parte del consumo de lujo, los aviones privados son un gran ejemplo del daño ambiental que provoca esta minoría. Este se produce en dos niveles: los gases y compuestos de efecto invernadero (GCEI), que contribuyen directamente a la crisis climática, y los contaminantes locales, que son compuestos que se liberan en los alrededores de los aeropuertos y afectan directamente la calidad del aire. De este modo, los aeropuertos no son espacios neutros, sino que fuentes fijas de contaminantes que se pueden concebir como “fábricas de vuelos”.

Esta contaminación se observa en las **operaciones de despegue y aterrizaje de los trece aeropuertos con más vuelos privados de México**. Solo en estos sitios se emitieron 26.7 toneladas de óxidos de nitrógeno (NOx) en un año. Este es un conjunto de gases de efecto invernadero 298 veces más dañino que el CO₂, así que la contaminación recién descrita **equivaldría a tener más de 2 mil 200 automóviles circulando durante todo un año**.²⁵ Por si fuera poco, quienes utilizan los aviones privados no sufren las consecuencias del daño ambiental que producen, sino que estas repercuten directamente en los 6.8 millones de personas que viven o trabajan en zonas aledañas a los aeropuertos, de las cuales 23.7 % carece de acceso a servicios de salud para atender las enfermedades respiratorias que trae consigo la exposición a GCEI.

Del mismo modo, los vehículos de lujo terrestres, como los vehículos utilitarios deportivos (SUV, por sus siglas en inglés), son mucho más contaminantes que los automóviles regulares. **Si el total de CO₂ emitido por SUV a nivel mundial se comparara con las emisiones de un país, este tipo de vehículos sería el quinto emisor global, excediendo a Japón**.²⁶

Estos niveles de contaminación han ido en aumento en los últimos tres años junto con el crecimiento en las ventas de SUV. Entre 2022 y 2023, el número de SUV a nivel global pasó de 32.3 a 37.1 millones de vehículos.²⁷ Si bien un aumento de casi cinco millones puede parecer poco, hay que considerar que estos pesan entre 200 y 300 kilogramos más que un coche promedio y ocupan más espacio, lo que supone 20 % más de emisiones de CO₂ que un automóvil. De este modo, se encontró que una quinta parte del CO₂ emitido a nivel global entre 2022 y 2023 provino de los SUV. Este aumento equivale aproximadamente a la mitad del crecimiento de las emisiones del sector eléctrico mundial.²⁸

²⁵ Aydın Tokuşlu, “Calculation of Aircraft Emissions during Landing and Take-Off (LTO) Cycles at Batumi International Airport, Georgia”, *International Journal of Environment and Geoinformatics*, 8 (2021), pp. 186-192.

²⁶ N. S. Khadka, “Small Electric Cars Were Said to Be the Future – but SUVs Now Rule the Road”, *BBC News*, 18 de marzo de 2025, disponible en: <https://tinyurl.com/3mutkefx>.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Laura Cozzi y Apostolos Petropoulos, “SUVs Are Setting New Sales Records Each Year – and So Are Their Emissions”, *IEA*, 28 de mayo de 2024, disponible en: <https://tinyurl.com/2vv6pynm>.

México también sigue esta tendencia. Entre 2005 y 2025 el número de automóviles deportivos y de lujo se ha mantenido relativamente estable, alrededor de 1,015 y 230 unidades, respectivamente. En cambio, la compra de SUV ha tenido un comportamiento creciente desde 2019. Mientras que en 2005 se vendieron 635 SUV en nuestro país, en 2025 se registraron 3,047 unidades nuevas. Aunque la tendencia ascendente es relativamente sostenida a lo largo de todo el periodo, el punto de inflexión fue 2019, pues a partir de ese año la venta de SUV ha tenido una tasa de crecimiento por encima de 7 % en todos los años.²⁹ Estos datos confirman que, aunque ha habido avances en la regulación relacionada con la eficiencia de combustible de los modelos que se comercializan en el territorio nacional, estos se ven contrarrestados por el aumento en las ventas de SUV y por un mercado automovilístico cada vez más dominado por unidades de gran tamaño.³⁰ Con ello, es difícil que las emisiones asociadas al transporte disminuyan.

Por último, los yates son un medio de transporte de lujo particularmente opaco. Hay poca o nula información acerca de los contaminantes que emiten y en muchas ocasiones los datos disponibles son provistos por los mismos dueños de estos vehículos.³¹ Algunos medios han estimado que **un superyate puede llegar a emitir más de 7 mil toneladas de CO₂ al año, lo que equivale a 1,500 automóviles familiares en un año.**³² Esto es así porque cuentan con una tripulación permanente, un helipuerto, submarinos y albercas. Por otro lado, los 300 superyates más grandes del mundo generan más contaminantes que toda la población de Burundi; es decir, 13 millones de habitantes.³³

En el caso de México, el impacto ambiental de las embarcaciones de lujo puede verse en las costas de Quintana Roo. **Se estima que en la zona de Cancún e Isla Mujeres operan unas 4 mil embarcaciones de turismo y recreo.** Se calcula que 90 % de ellos carecen de tanques de retención, por lo que descargan sus aguas residuales sobre los bancos de coral.³⁴ Según las denuncias de asociaciones locales de buceo, **el impacto de estas embarcaciones ancladas es el equivalente a un hotel de 80 habitaciones vertiendo sus desechos sobre el arrecife,** lo cual ya ha provocado blanqueamiento de coral y que se detecte la presencia de microplásticos.³⁵

Estos ejemplos sirven para dimensionar lo costosos que pueden llegar a ser estos medios de transporte. Además, dejan expuestos los enormes vacíos regulatorios y legales que hay alrededor de ellos y los escasos esfuerzos para hacer responsables a quienes más contaminan y dañan el ambiente. Por ello, en la siguiente sección planteamos algunas herramientas tributarias y sus potenciales recaudatorios respectivas para contribuir en la reducción de los daños que implican estos lujos sucios.

²⁹ Inegi, Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, serie mensual de enero 2005 a diciembre 2025, disponible en: <https://tinyurl.com/muvxh6e5>.

³⁰ David Bonilla, David Banister y Adriana Caballero Castillo, "Car Sales, Fuel Economy and Decarbonization in Mexico", *Energies*, 17 (2024), <https://doi.org/10.3390/en17194928>.

³¹ Carolyn Fortuna, "Superyachts for the Super Rich Cause a Whole Lot of Environmental Damage", *CleanTechnica*, 19 de junio de 2024, disponible en: <https://tinyurl.com/3kvkdz8d>.

³² Jon Ungood-Thomas, "Superyacht Sales Surge Prompts Fresh Calls for Curbs on Their Emissions", *The Guardian*, 29 de enero de 2022, disponible en: <https://tinyurl.com/326zv73f>.

³³ Grégory Salle, *Superyachts: Luxury, Tranquility and Ecocide*, Cambridge, Polity, 2024, p. 69.

³⁴ Gilda Piña, "Cancún: yates irregulares provocan daño ambiental en arrecifes", *Novedades Quintana Roo*, 25 de septiembre de 2025, disponible en: <https://tinyurl.com/mr2w7z7a>.

³⁵ *ibid.*

CÓMO TERMINAR CON

LOS PRIVILEGIOS INJUSTOS

DE LOS VEHÍCULOS DE LUJO



Para comenzar con la regulación de los medios de transporte de lujo y comprender el potencial recaudatorio de las medidas tributarias que se proponen aquí, primero es importante conocer el parque vehicular de aviones privados, superyates y autos de lujo. Estos datos se muestran en la tabla 1.

En el transporte terrestre, la estimación de casi medio millón de autos de lujo representa solamente 0.34 % del parque vehicular total, por lo que cualquier medida impositiva solo afectaría a una parte sumamente limitada de la población dueña de un automóvil. Estos vehículos incluyen modelos deportivos y SUV de gama alta, donde se concentra una parte significativa de la riqueza del país, pues sus precios unitarios pueden llegar a los cinco millones de pesos, con una media de 900 mil pesos. Al enfocarse en este pequeño grupo, el estado puede generar una cantidad importante de recursos sin afectar a contribuyentes de ingresos medios y bajos.

Tabla 1. Parque vehicular de medios de transporte de lujo en México (2025)

Medio de transporte	Estimación del tamaño del sector	Precio
Aviones privados	1,841	35 millones de pesos (media)
Yates	1,796	24.3 millones de pesos por unidad (mediana)
Autos de lujo	417,740	900 mil pesos por unidad (media)

Fuente: elaboración propia con precios de venta de sitios especializados (YachtWorld, A21) y agencias.

En lo que respecta al transporte marítimo de lujo, se identificaron 1,796 embarcaciones. La mediana del valor de estos vehículos es de 24.3 millones de pesos por unidad, con lo que un solo yate puede ser equivalente a decenas de vehículos terrestres convencionales. La distribución de estas embarcaciones corresponde con zonas de infraestructura portuaria que permite el atraque de barcos de gran calado, como Quintana Roo y Baja California. Tan solo estas dos entidades concentran 68 % de las operaciones portuarias de los yates de lujo.

Por último, se observa que México cuenta con una flota de 1,841 aeronaves privadas. La mayor parte de estos vehículos se ubica en entidades con actividad empresarial y turística importante, como Nuevo León, Sinaloa y Sonora. Este sector se encuentra tan concentrado que casi todas estas aeronaves vuelan en solo 13 aeropuertos en todo el territorio nacional.

En conjunto, la tabla 1 refleja que el número de propietarios a quienes les correspondería pagar los impuestos asociados a sus medios de transporte de lujo es muy pequeño. En cambio, el valor de los vehículos en cuestión es sumamente alto respecto a los ingresos medios de las personas en nuestro país. Según las cifras presentadas en la tabla, **un auto de lujo representa casi tres años y medio de trabajo para una persona que gana 21 mil 825 pesos al mes, mientras que le llevaría 93 años de trabajo ininterrumpido poder adquirir un yate promedio y 133 años para comprar un avión privado promedio**, suponiendo que no realiza otros gastos durante todo ese periodo.³⁶ Los medios de transporte que proponemos gravar aquí no son los de las personas trabajadoras, sino el consumo de lujo de los más ricos del país.

³⁶ Calculado con base en el ingreso promedio per cápita en 2024 ajustado por cuentas nacionales (Indesig y Oxfam México, *¿Derechos o privilegios? Una mirada a la ENIGH 2024 desde las desigualdades*, Ciudad de México, Indesig-Oxfam México, 2025, p. 6).

Los escenarios que se presentan a continuación siguen dos consideraciones. Por una parte, los instrumentos fiscales con los que cuenta el estado mexicano pueden cumplir distintas funciones en términos de los ingresos públicos, la regulación económica, la percepción de justicia y la promoción o disuasión de prácticas de consumo o inversión. Dicho de otro modo, **los impuestos y los derechos no solo son herramientas de recaudación, sino que también cumplen una función social.**

Así, cada uno de los escenarios siguientes incorpora una combinación de gravámenes que busca atender tres aspectos relacionados con la justicia climática y la justicia fiscal. En primer lugar, incluyen el principio de tributación progresiva sobre la propiedad de bienes de alto valor: **quienes tienen más riqueza deben pagar más.** En segundo lugar, proponen establecer un precio justo por el uso que los medios de transporte de lujo privados hacen de la infraestructura pública para despegar, aterrizar o estacionarse: **si los aviones privados y yates de lujo utilizan los aeropuertos y muelles que pagamos todas, deben contribuir en su mantenimiento y financiamiento.** Por último, plantean imponer un costo significativo a la emisión de GCEI que son muy perjudiciales para el ambiente: **quienes más contaminan deben pagar más para reparar los daños que provocan.**

La segunda consideración que guía los escenarios es la necesidad de fortalecer la hacienda pública en el ámbito federal, pero también en el nivel subnacional. Cualquier propuesta de regulación de los medios de transporte de lujo mediante el sistema fiscal debe tomar en cuenta que las haciendas públicas de los estados y municipios dependen excesivamente de las transferencias federales.³⁷ Además, las medidas de adaptación y mitigación climática son más efectivas cuando responden a las necesidades y vulnerabilidades locales, por lo que los estados y municipios deben contar con recursos suficientes para hacer frente a los retos de inversión preventiva y respuesta que deben implementar frente a los fenómenos climáticos extremos.³⁸ De tal suerte, **las medidas fiscales para regular los medios de transporte de lujo deben tener un enfoque federal y subnacional.**

En consecuencia, **los escenarios planteados aquí tienen un potencial recaudatorio de entre 30 mil 497 y 234 mil 774 millones de pesos anuales.** En todos los casos, el potencial recaudatorio se calcula utilizando los datos de la tabla 1 sobre la estimación del parque vehicular de medios de transporte de lujo y las tasas y cuotas planteadas en cada escenario. Además, reúnen instrumentos que dotarían de más recursos a los gobiernos estatales y al gobierno federal. Cada combinación de opciones fiscales también busca gravar de manera progresiva, cobrar justamente por el uso que los más ricos hacen de la infraestructura pública y gravar los efectos ambientales negativos que tienen los medios de transporte de lujo.

Escenario 1: construir con las herramientas que tenemos Reforma de instrumentos tributarios existentes

El primer conjunto de propuestas incluye tres instrumentos fiscales. Este escenario se considera de factibilidad política alta porque implica reformas relativamente simples a disposiciones que ya existen para orientarlas con criterios de justicia climática y fiscal. De las tres opciones planteadas en este documento, esta es la que tiene un potencial recaudatorio más bajo, pero nada desdeñable.

³⁷ Oxfam México, *Financiar el futuro: la hacienda pública mexicana más allá de la austeridad*, Ciudad de México, Oxfam México, 2026, pp. 14-15.

³⁸ Oxfam México, *La construcción social de la desigualdad climática: un análisis interseccional para impulsar cambios sistémicos*, Ciudad de México, Oxfam México, 2024, pp. 14-19.

En primer lugar, se propone **reformar el Impuesto sobre Automóviles Nuevos (ISAN) para ampliar su alcance a vehículos aéreos y marítimos**. Además se sugiere aumentar las tasas a los vehículos terrestres de lujo y eliminar el descuento de 7 % que se aplica actualmente a automóviles de mayor precio, lo cual es una medida regresiva. Con ello, las nuevas tasas para los segmentos de lujo llegarían hasta 19.1 % del valor del vehículo.

El potencial recaudatorio de esta medida asciende a 29,973.62 millones de pesos, donde el sector terrestre aportaría 3,956.24 millones; el sector aéreo, 17,209.89 millones; y el marítimo, 8,807.49 millones. Aunque el ISAN es un impuesto federal, los recursos recaudados se incorporan a las participaciones federales distribuidas a las entidades federativas, por lo cual estas recibirían los beneficios de este gravamen reformado.

Esta primera medida incorporaría a sectores históricamente excluidos de la tributación vehicular que tienen niveles altos de consumo energético y emiten grandes cantidades de desechos y GCEI, como los aviones privados y los yates de lujo. A la vez, la reforma corregiría elementos regresivos del ISAN actual para los automóviles y podría aumentar la tributación de contribuyentes con mayor capacidad económica. Además, fortalecería las finanzas públicas estatales mediante aumentos potenciales a las participaciones federales.

En segundo lugar, se plantea **actualizar y fortalecer los derechos que se cobran por el uso de infraestructura aeroportuaria por parte de aeronaves privadas**. Esto permitiría aprovechar un instrumento fiscal ya existente—los derechos por autorizaciones y permisos de vuelo contemplados en la Ley Federal de Derechos y la Ley de Aviación Civil— para gravar de manera más adecuada el impacto económico y ambiental de la aviación privada, incluyendo aeronaves extranjeras que utilizan infraestructura nacional.

La propuesta considera dos modificaciones principales. La primera consiste en **separar las autorizaciones de vuelos privados de las comerciales**, que en la actualidad no se diferencian. Además, para incluir un criterio de progresividad, se debería multiplicar por 14 la tarifa actual, bajo el argumento de que un vuelo en avión privado puede contaminar hasta 14 veces más por pasajero que un vuelo comercial. De esta manera, la tarifa pasaría de 1,434.62 pesos a 20,084.68 pesos por autorización.

La segunda modificación implicaría **eliminar la exención vigente para aeronaves privadas en el pago de permisos de vuelo**. El monto de este permiso sería de 23,914.39 pesos por aeronave registrada. El cobro se realizaría inicialmente sobre el total de aeronaves registradas y, posteriormente, solo sobre aeronaves nuevas o aquellas que modifiquen sus características operativas. El potencial recaudatorio federalizado estimado por concepto de permisos para aeronaves de lujo ascendería a 44.03 millones de pesos. Además, la actualización de las tarifas por autorizaciones de vuelo podría incrementar significativamente la captación derivada del uso de infraestructura aeroportuaria por parte de jets privados, con lo cual el monto recaudado en años posteriores a la entrada en vigor del impuesto podría ajustarse según la inflación o las dinámicas de uso de la infraestructura. El cobro de estos derechos corresponde a la federación, ya que los permisos aeroportuarios y de vuelo forman parte del marco regulatorio federal.

El tercer componente de este escenario sería **actualizar los derechos portuarios y tarifas de atraque para yates y embarcaciones de lujo**. Las tarifas actuales en México son considerablemente inferiores a las observadas en puertos internacionales e incluso menores a algunos cobros nacionales aplicables a embarcaciones comerciales. Por ello, la propuesta contempla la modificación de la cuota de abanderamiento (registro) de embarcaciones de lujo y el aumento de las tarifas de atraque y uso de infraestructura portuaria.

Así, se plantea **aumentar la tarifa de abanderamiento** a 17 mil 976 pesos por vehículo marítimo de lujo **y elevar la tarifa de atraque utilizando como referencia la tarifa más alta identificada actualmente en México** —la de Puerto Vallarta— **y multiplicarla por cinco para aproximarla a estándares internacionales**. La tarifa resultante sería de 1,383.60 pesos por día por metro de eslora, equivalente a 13,836 pesos diarios para una embarcación de 10 metros de eslora (es decir, de longitud de cubierta).

El potencial recaudatorio federalizado estimado por derechos de abanderamiento de embarcaciones de lujo alcanza 29 millones de pesos y el de elevar las tarifas de atraque es de 451.30 millones de pesos. El esquema combina competencias federales y locales. Los derechos de abanderamiento corresponden a la federación, mientras que parte de las tarifas de uso de infraestructura portuaria pueden incluir cuotas adicionales que beneficien a las haciendas locales.

Estas dos últimas medidas procuran que los dueños de los aviones privados y las embarcaciones de lujo asuman una mayor parte de los costos ambientales y de infraestructura que implican sus vehículos. Como ya se ha descrito, son de los medios de transporte más intensivos en emisiones por pasajero. Además, la medida permitiría gravar actividades contaminantes realizadas por aeronaves o embarcaciones nacionales y extranjeras que usen la infraestructura pública mexicana.

Al mismo tiempo, el esquema concentraría el cobro sobre usuarios de ingresos altos y sobre actividades vinculadas al transporte de lujo, por lo que su progresividad quedaría asegurada. También permitiría recuperar recursos públicos derivados del uso de infraestructura financiada colectivamente y reduciría privilegios fiscales como la exención en el cobro de permisos para aeronaves privadas. Además, corregirían parcialmente la brecha existente entre las tarifas actuales mexicanas y los estándares internacionales.

En conjunto, **el escenario 1 comprende un potencial recaudatorio de más de 30 mil millones de pesos** (tabla 2). Dada la naturaleza de los instrumentos fiscales, los cobros dependerían de la adquisición de nuevos vehículos de lujo, del registro de nuevas aeronaves o embarcaciones o de la cantidad de vuelos o atraques en los puertos aéreos y marítimos mexicanos. Por ello, el potencial recaudatorio en años posteriores sería variable.

Con este monto sería posible adquirir casi 4 mil autobuses eléctricos de 12 metros o poco más de 2 mil trolebuses de 18 metros. Esto permitiría que cada una de las 92 áreas metropolitanas de nuestro³⁹ país recibiera 43 autobuses eléctricos o 22 trolebuses de 18 metros, alcanzando casi a dos terceras partes de la población total del país. Tan solo el monto estimado de recaudación por el ISAN ampliado es 67.5 veces más que el presupuesto promedio con el que cuentan las secretarías estatales dedicadas a temas climáticos o ambientales y, si se dividiera equitativamente entre las 32 entidades del país, significaría que cada una recibiría 936 millones de pesos más.

³⁹ Aunque la publicación *Metrópolis de México 2020* distingue entre tres categorías; 48 zonas metropolitanas, 22 metrópolis municipales y 22 zonas conurbadas, en este informe se consideran las 92 metrópolis identificadas por el Grupo Interinstitucional SEDATU-CONAPO-INEGI como universo de referencia para estimar el alcance potencial de las medidas propuestas.

Tabla 2. Construir con las herramientas que tenemos (resumen del escenario 1)

Instrumento fiscal	Nivel de gobierno encargado	Potencial recaudatorio (millones de pesos)
ISAN ampliado para medios de transporte de lujo	Gobiernos estatales	29,973
Tarifas de atraque para embarcaciones de lujo	Gobiernos estatales o municipales	451.3
Derechos por permisos para aeronaves de lujo	Federación	44.03
Derechos por abanderamiento de embarcaciones de lujo	Federación	29
Total		30,497.33

Fuente: elaboración propia.

Escenario 2: reducir emisiones con un enfoque progresivo Fortalecimiento del cobro de derechos y creación de un impuesto a los bienes de lujo

El segundo conjunto de propuestas está compuesto por cinco instrumentos fiscales. Este escenario es relativamente menos factible que el anterior porque implica la creación de un impuesto nuevo con enfoque subnacional. No obstante, tiene un potencial recaudatorio intermedio, de más del doble que el primer caso, pues se retoma la idea de fortalecer medidas que ya existen en la actualidad, pero se complementa con una propuesta de impuesto a la propiedad con un compromiso fuerte con la progresividad.

El primer elemento es **crear un nuevo Impuesto sobre Artículos Selectos de Lujo inspirado en el modelo canadiense** que se mencionó más arriba. La propuesta consiste en gravar con una tasa de 10 % el valor total de los vehículos cuyo precio supere un umbral de 743 mil 587 pesos.⁴⁰ Este diseño busca construir un instrumento sencillo en términos normativos y administrativos: a partir de cierto valor de mercado, el propietario debe pagar el impuesto sin importar el tipo de vehículo.

El potencial recaudatorio total estimado es de 38 mil 557 millones de pesos. De este monto, 22 mil 384 millones corresponderían al sector terrestre, 11 mil 346 millones al transporte aéreo y 4 mil 826 millones al marítimo. El cálculo considera únicamente a los vehículos que superan el umbral de precio establecido, que equivalen a 43.5 % de los automóviles de lujo vendidos en 2025 y apenas 0.34 % del total de automóviles en circulación. En el caso de los aviones privados y los yates, todos quedarían gravados automáticamente, pues su valor supera por mucho el umbral.

El esquema contempla que las entidades federativas puedan ejercer estos recursos mediante acuerdos de coordinación fiscal, con base en el supuesto de que los gobiernos estatales son quienes operan gran parte de los servicios de transporte público y podría incluir un candado para obligar a que los nuevos ingresos se etiqueten para este tipo de inversión. El impuesto

⁴⁰ Este se calculó sumando media desviación estándar a la media del precio de los automóviles de lujo según una revisión de precios de venta al público en enero de 2026. Para más detalles, revisar el anexo metodológico de este documento.

generaría una mayor percepción de justicia en el sistema fiscal, al tiempo que desincentivaría el consumo y la propiedad de vehículos de lujo intensivos en emisiones, particularmente aeronaves y embarcaciones privadas. También contribuye a que sus dueños asuman una mayor parte de los costos ambientales asociados a estas formas de movilidad. Desde su diseño, también concentraría la carga tributaria en sectores de mayores ingresos y riqueza, sin afectar a la mayoría de la población. Además, fortalece la capacidad recaudatoria de las entidades federativas y genera recursos potenciales para financiar infraestructura, transporte público y políticas de mitigación y adaptación climática.

En segundo lugar, se propone **actualizar el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) aplicado a la turbosina y otros querosenos** utilizados principalmente por aeronaves privadas y de lujo. Esto implicaría incrementar el cargo de la cuota actual de 12.91 centavos por litro a 37.79 pesos por litro, con el objetivo de aproximar el precio del combustible aéreo a sus costos sociales y ambientales, así como los estándares internacionales al respecto que propone la GSLT.

El potencial recaudatorio estimado es de 23 mil 423 millones de pesos, considerando un consumo estimado de más de 621 millones de litros de queroseno en vuelos privados durante 2025. Al tratarse de un componente del IEPS, el impuesto sería administrado por la federación. Esta medida busca corregir la subestimación ambiental del daño que producen los combustibles para aeronaves privadas y, con ello, desincentivar actividades muy intensivas en emisiones. La carga tributaria recaería solamente sobre consumidores de transporte aéreo privado, con lo cual cumple con el principio de progresividad desde su diseño. Además, los recursos podrían etiquetarse para financiar políticas directamente relacionadas con los efectos perniciosos de los aviones privados. En tercer lugar, este escenario también incluye **reformar o crear impuestos subnacionales al carbono para incorporar emisiones generadas durante operaciones de despegue y aterrizaje en aeropuertos**. Este tipo de impuestos son relativamente recientes en México. En 2017, Zacatecas dio el primer paso en este sentido a nivel estatal con una propuesta para gravar las emisiones de la industria minera. En nuestro caso, este componente del escenario considera a los aeropuertos como fuentes fijas de emisiones, lo que facilita su fiscalización y permitiría incluir las emisiones de óxidos nitrosos (NOx) al sistema tributario.

El potencial recaudatorio estimado para esta medida es de 34.78 millones de pesos. El cálculo se hizo a partir de las 10 mil 824 toneladas de CO₂ equivalente derivadas de emisiones de NOx registradas en 62 aeropuertos de México donde más se observaron entradas y salidas de aeronaves privadas durante 2023, utilizando un factor de equivalencia entre NOx y CO₂ de 298. El cobro de este impuesto correspondería a las entidades federativas según sus figuras de gravámenes subnacionales al carbono, con lo cual podrían fortalecerse las finanzas estatales.

La propuesta permitiría que quienes más contaminan paguen más impuestos y sería una medida para desincentivar el uso frecuente de aeronaves privadas. También podría tener un efecto directo en la salud pública de las zonas circundantes a los aeropuertos donde más despegan o aterrizan vehículos aéreos de lujo. Por su diseño progresivo, generaría ingresos subnacionales a partir de actividades intensivas en emisiones vinculadas a sectores sociales que concentran riqueza.

En cuarto y quinto lugar, este escenario incorpora las **modificaciones a los derechos por permisos para aeronaves de lujo y a los derechos por abanderamiento y tarifas de atraque de embarcaciones de lujo que se explicaron en el escenario anterior**. Estas medidas serían relativamente sencillas de implementar y tendrían un beneficio directo para las finanzas federales, con un potencial recaudatorio estimado de 44, 29 y 451.30 millones de pesos, respectivamente.

Así, el **escenario 2** tiene un potencial recaudatorio conjunto de más de 62 mil millones de pesos (tabla 3). Incluye un impuesto subnacional a la propiedad y otro al carbono, un impuesto indirecto al combustible de las aeronaves de lujo y dos modificaciones a derechos federales asociados con el uso de vehículos de lujo en territorio mexicano. En todos los casos, los ingresos asociados a las cinco medidas dependerían del comportamiento de la adquisición y uso de los medios de transporte de lujo en años posteriores.

Tabla 3. Reducir emisiones con un enfoque progresivo (resumen del escenario 2)

Instrumento fiscal	Nivel de gobierno encargado	Potencial recaudatorio (millones de pesos)
Nuevo Impuesto sobre Artículos Selectos de Lujo	Gobiernos estatales	38,557
Actualización del IEPS al queroseno	Federación	23,423
Tarifas de atraque para embarcaciones de lujo	Gobiernos estatales o municipales	451.30
Derechos por permisos para aeronaves de lujo	Federación	44.03
Impuesto subnacional a las emisiones de óxidos nitrosos	Gobiernos estatales	34.7
Derechos por abanderamiento de embarcaciones de lujo	Federación	29.0
Total		62,539.03

Fuente: elaboración propia.

Con el monto recaudado sería posible adquirir un total de 6 mil 888 autobuses híbridos de 12 metros o 4 mil 211 trolebuses de 18 metros. De este modo, cada una de las 92 áreas metropolitanas de nuestro país, desde la Zona Metropolitana del Valle de México hasta la Zona Conurbada de Salina Cruz, podría recibir 74 autobuses o 45 trolebuses, beneficiando a 82.5 millones de personas. Lo recaudado en este escenario mediante instrumentos fiscales gestionados por gobiernos estatales es 7.7 veces lo que las entidades federativas tienen como presupuesto promedio para inversión pública en sus territorios. Si se dividiera equitativamente entre las 32 entidades, cada una de ellas recibiría un poco más de mil 200 millones de pesos adicionales. Aunque esto solo sería una pequeña fracción del presupuesto disponible en la CDMX, casi implicaría cuadruplicar los recursos disponibles para inversión pública en una entidad como Colima.

Escenario 3: Limitar el consumo en medios de transporte de lujo desde diversos ángulos

Recuperación de la tenencia y fiscalización decidida de la riqueza contaminante

Este conjunto de propuestas está formado por siete instrumentos fiscales. Este escenario también enfrentaría retos políticos porque requiere de la creación de un nuevo impuesto y la recuperación de la tenencia como estándar en todo el territorio nacional. No obstante, es el que tiene mayor potencial recaudatorio.

En primer lugar, esta combinación de propuestas reúne todas las que ya se han planteado en los casos anteriores: el nuevo Impuesto sobre Artículos Selectos de Lujo basado en el modelo canadiense, el ISAN ampliado para automóviles, aviones y embarcaciones de lujo, la actualización del IEPS al queroseno, el fortalecimiento de los derechos por permisos para aeronaves privadas y por abanderamientos de embarcaciones de lujo y los impuestos subnacionales. En coordinación, estas medidas pueden contribuir a gravar la riqueza acumulada, volver más costosas las emisiones que surgen de ella y establecer compensaciones justas por el uso privado de infraestructura pública.

En segundo lugar, este escenario se caracteriza por **recuperar la tenencia como estándar federal progresivo de tributación y con perspectiva de justicia climática**. Además, se propone ampliar el alcance de la tenencia para que se cobre sobre los automóviles, pero también a los aviones privados y yates de lujo. Para ello, sería necesario establecer tarifas progresivas para vehículos terrestres que incorporen componentes ambientales, así como tasas específicas para vehículos marítimos y aéreos. Así, la estructura buscaría gravar en mayor medida a los vehículos de mayor valor, lujo y emisiones.

Restaurar la tenencia parece poco factible políticamente después de que se derogó como impuesto federal entre 2010 y 2011, sobre todo porque su eliminación inmediatamente se asoció con promesas de campaña que parecían redituables electoralmente.⁴¹ No obstante, esta propuesta se une a llamados previos por retomar la tenencia como un impuesto de vanguardia.

En 2020, el Instituto para el Desarrollo Técnico de las Haciendas Públicas (Indetec) realizó una revisión de la situación de la tenencia donde se mencionaba que era “necesario analizar alternativas para que esta contribución recobre su importancia como instrumento de financiamiento del gasto público en el escenario actual de mayores demandas sociales”.⁴² A su vez, en un artículo de 2024, Hernández y Urzúa sugerían “revisitar” el impuesto a la tenencia y uso vehicular. En 2025, dos documentos de la Alianza por la Justicia Fiscal también incluyeron la tenencia como un instrumento necesario para fortalecer las finanzas subnacionales⁴³ y una herramienta para incluir en la base gravable los niveles de emisiones de GCEI que generan los vehículos.⁴⁴ Por su parte, desde Oxfam México nos hemos sumado a la insistencia para crear una nueva Ley General sobre Tenencia o Uso de Vehículos con un estándar mínimo para el cobro de este impuesto en todos los estados que grave la propiedad y cuán contaminante es cada vehículo con base en el principio de progresividad.⁴⁵

En ese sentido, este escenario retoma las propuestas que han planteado la Alianza por la Justicia Fiscal y Oxfam México y contempla, además, que a los vehículos marítimos y aéreos se les cobren las tasas más altas existentes a nivel nacional: 3.0 y 2.4 %, respectivamente. Para ello, sería necesario impulsar una nueva Ley General sobre Tenencia o Uso de Vehículos donde se establezca un estándar mínimo para el cobro del impuesto en todos los estados con una lógica de progresividad y de justicia climática. De este modo, la nueva tenencia debería basarse en el valor de los vehículos, pero también en cuánto contaminan. Esta información puede obtenerse de las facturas de los vehículos, con base en las características de su motor y otros datos técnicos particulares.

⁴¹ Oxfam México, *Financiar el futuro: la hacienda pública mexicana más allá de la austeridad*, Ciudad de México, Oxfam México, 2026, p. 15.

⁴² Indetec, *Impuesto a la tenencia o uso de vehículos. Antecedentes, situación actual y reflexiones*, Ciudad de México, Indetec, 2020, p. 229.

⁴³ Emilio Sánchez Salazar, *Propuestas de reforma para fortalecer los gobiernos subnacionales*, Ciudad de México, Alianza por la Justicia Fiscal, 2025, pp. 7-9.

⁴⁴ *Más verdes, más justos*, pp. 14-15.

⁴⁵ Oxfam México, *Decálogo por la justicia fiscal*, Ciudad de México, Oxfam México, 2025, pp. 9-10.

El cobro de la tenencia para automóviles debe ser progresivo a partir del valor de los vehículos, su potencial contaminante y el uso privado de infraestructura pública. Para el primer objetivo, pueden usarse como referencia los umbrales establecidos en el Código Fiscal de la Ciudad de México.⁴⁶ Para el segundo propósito, se plantea cobrar una tarifa de 40 pesos por cada 100 centímetros cúbicos del tamaño del motor, ya que hay una relación entre sus dimensiones y sus emisiones. En cuanto al tercer objetivo, se propone también cobrar una contribución para el mantenimiento de la infraestructura pública que los automóviles utilizan para circular a partir de una cuota equivalente a 2 % del valor depreciado del vehículo, ajustado por su volumen en metros cúbicos.⁴⁷

Así, el potencial recaudatorio de una tenencia de este tipo sería de 142 mil 262 millones de pesos en total: 134 mil millones de pesos provenientes de vehículos terrestres, 6 mil 499 millones del sector aéreo y mil 763 millones del marítimo. Este impuesto sería administrado por las entidades federativas, fortaleciendo directamente sus finanzas públicas y su capacidad de garantizar derechos a nivel local.

La estructura progresiva tiene el potencial de desincentivar la adquisición y propiedad de vehículos de alto valor y elevado impacto ambiental. Además, incluye criterios ambientales y de proporcionalidad que pueden promover una transición hacia patrones de consumo menos intensivos en carbono. Por otra parte, el esquema fortalece la progresividad tributaria al establecer tasas significativamente más altas para los segmentos de lujo. También mejora la autonomía financiera de estados y municipios y permite una distribución más equitativa de los recursos públicos.

⁴⁶ Artículo 165, bis 5.

⁴⁷ *Decálogo por la justicia fiscal*, pp. 9-10; *Propuestas de reforma para fortalecer los impuestos subnacionales*, pp. 8-9.

Tabla 4. Limitar el consumo de medios de transporte de lujo desde diversos ángulos (resumen del escenario 3)

Instrumento fiscal	Nivel de gobierno encargado	Potencial recaudatorio (millones de pesos)
Tenencia ampliada para medios de transporte de lujo	Gobiernos estatales	142,262
Nuevo Impuesto sobre Artículos Selectos de Lujo	Gobiernos estatales	38,557
ISAN ampliado para medios de transporte de lujo	Gobiernos estatales	29,973
Actualización del IEPS al queroseno	Federación	23,423
Tarifas de atraque para embarcaciones de lujo	Gobiernos estatales o municipales	451.30
Derechos por permisos para aeronaves de lujo	Federación	44.03
Impuesto subnacional a las emisiones de óxidos nitrosos	Gobiernos estatales	34.7
Derechos por abanderamiento de embarcaciones de lujo	Federación	29.0
Total		234,774.03

Fuente: elaboración propia.

Así, el escenario 3 tiene un potencial recaudatorio conjunto de 234 mil 774 millones de pesos. Además, incluye un catálogo amplio de medidas que, en articulación, podrían tener un efecto significativo para desincentivar comportamientos de consumo suntuario ambientalmente negativos y comenzar con la redistribución de la riqueza acumulada en muy pocas manos. También cabe destacar que este conjunto de propuestas recaudaría nueve veces más recursos destinados a las haciendas subnacionales que la hacienda federal, con lo cual tiene el potencial de fortalecer significativamente el federalismo fiscal.

El monto estimado como potencial recaudatorio equivaldría a 30 mil 769 autobuses eléctricos de 12 metros o 15 mil 809 trolebuses de 18 metros. Con ellos, cada una de las áreas metropolitanas del país podría recibir 334 autobuses o 171 trolebuses para el transporte público masivo. De ser así, se beneficiaría aproximadamente a 2 de cada 3 personas en el país. También sería posible financiar doce redes de metrobús de 125 kilómetros de extensión total, como la de la CDMX.

Por su parte, los recursos subnacionales recaudados en este escenario representan 475 veces el presupuesto promedio de las secretarías estatales dedicadas a temas climáticos o ambientales en el país y más de 41 veces el presupuesto promedio estatal asignado a inversión pública. Si el total se dividiera equitativamente entre las entidades federativas, cada una recibiría 6 mil 602 millones de pesos adicionales. Así, por ejemplo, la Secretaría de Ecología y Gestión Ambiental de San Luis Potosí tendría 110 veces más presupuesto o el gobierno de Colima podría invertir 21 veces más para ofrecer bienes y servicios públicos en su territorio.

CONCLUSIÓN



Las propuestas desarrolladas en este documento muestran que **la crisis climática y la desigualdad extrema no son problemas separados, sino expresiones distintas de un mismo modelo de concentración de riqueza, poder y consumo.** En México, una minoría concentra ingresos, patrimonio y acceso privilegiado a formas de movilidad sumamente contaminantes, mientras las mayorías enfrentan las consecuencias ambientales, sanitarias y económicas del deterioro climático con menos recursos para protegerse. Los medios de transporte de lujo representan una de las manifestaciones más visibles de esta desigualdad: enormes cantidades de emisiones, consumo energético e infraestructura pública utilizadas para beneficiar a un grupo extremadamente reducido de personas.

Frente a este panorama, es indispensable desmontar el mito aspiracional del lujo. Durante décadas se ha promovido la idea de que el consumo extremo simboliza éxito, modernidad o desarrollo, aun cuando sus costos colectivos son profundamente regresivos. **Los aviones privados, los superyates y los automóviles de lujo no representan necesidades básicas ni bienestar social compartido; son formas de ostentación contaminante que generan daños ambientales desproporcionados y profundizan la segregación climática y de clase.** Mientras una minoría concentra la capacidad de contaminar, la mayoría de la población enfrenta olas de calor, mala calidad del aire, deterioro urbano y vulnerabilidad frente a fenómenos climáticos extremos.

Este documento demuestra, además, que **hay alternativas para financiar la acción climática y redistribuir riqueza: lo que hace falta son decisiones políticas distintas.** Los escenarios planteados muestran que es posible recaudar entre 30 mil y 234 mil millones de pesos mediante instrumentos técnicamente viables y dirigidos a sectores de altos ingresos y riqueza. Las propuestas combinan impuestos progresivos a la propiedad, actualización de derechos por uso de infraestructura pública, gravámenes ambientales y fortalecimiento de instrumentos subnacionales. En todos los casos, el principio es claro: **quienes concentran más riqueza y quienes más contaminan deben contribuir más al financiamiento de lo público.**

Asimismo, las medidas propuestas permiten articular dos agendas que apenas comienzan a discutirse conjuntamente: la justicia fiscal y la justicia climática. Las transiciones climáticas urgentes difícilmente serán legítimas si sus costos recaen sobre las mayorías mientras los consumos más intensivos en carbono permanecen prácticamente intactos. En cambio, los escenarios presentados aquí son congruentes con los compromisos y líneas de acción que incluye la NDC 3.0 en relación con la política de mitigación en el sector de transporte. Por ello, **gravar los medios de transporte de lujo no sólo tiene sentido desde el punto de vista recaudatorio, sino también como una herramienta para corregir desigualdades estructurales y desincentivar patrones de consumo ambientalmente destructivos.**

También es importante subrayar que **los beneficiarios potenciales de estas medidas son muchos más que quienes podrían verse afectados por ellas.** Los vehículos considerados en este documento representan apenas una fracción mínima del parque vehicular nacional y se concentran en sectores de ingresos muy altos. En contraste, los recursos potencialmente recaudados podrían financiar transporte público eléctrico, infraestructura resiliente, políticas de adaptación climática, fortalecimiento institucional y servicios públicos para millones de personas. Los escenarios muestran que incluso las propuestas de menor alcance podrían transformar significativamente la capacidad de inversión pública de estados y municipios.

En este sentido, **es fundamental limitar los mecanismos mediante los cuales la vulnerabilidad climática y el daño ambiental se trasladan de las élites hacia el resto de la sociedad.** Hoy, gran parte de los costos asociados a los medios de transporte de lujo —contaminación atmosférica, deterioro ambiental, presión sobre infraestructura pública y afectaciones a la salud— son absorbidos colectivamente. La acción pública debe orientarse en sentido contrario: fortalecer mecanismos de bienestar compartido, ampliar el acceso a movilidad sostenible y reducir las brechas territoriales y sociales que profundizan la vulnerabilidad climática.

Finalmente, este documento subraya la necesidad de **recuperar la agencia fiscal del estado para enfrentar la crisis climática, particularmente en el ámbito subnacional.** Los gobiernos estatales y municipales son actores centrales para implementar medidas de mitigación, adaptación, movilidad y planeación territorial, pero cuentan con capacidades fiscales limitadas y una fuerte dependencia de transferencias federales. Fortalecer instrumentos como la tenencia, los impuestos ambientales subnacionales y otros gravámenes progresivos permitiría ampliar su autonomía financiera y su capacidad para responder a las necesidades locales.

La justicia climática exige transformar también las reglas sobre los recursos públicos con perspectiva de justicia fiscal. **No es aceptable que las mayorías financien, con su salud, su territorio y sus condiciones de vida, los costos ambientales del consumo extremo de una minoría.** Gravar los medios de transporte de lujo es una forma concreta de comenzar a corregir esa desigualdad y de construir un modelo donde quienes más contaminan y más riqueza concentran aporten proporcionalmente más al bienestar colectivo, la transición ecológica y la sostenibilidad del país.

Los aviones van y vienen, los yates atracan y luego zarpan, los autos de lujo dejan una estela de humo hasta que un modelo más reciente los sustituye, pero en todos estos casos los daños ambientales y otros costos se quedan en las comunidades y en los territorios sin que haya medidas de reparación. **Es momento de que el lujo pague su boleto y compense adecuadamente al resto de la sociedad, contribuyendo a financiar lo público y una transición climática justa.**



OXFAM

México