



I LEGISLATURA

Diego Orlando Garrido López

DIPUTADO

CCDMX/IL/DOGL/015/2019.

Ciudad de México, a 28 de febrero de 2019.

**DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA**  
**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL**  
**CONGRESO DE LA CIUDAD. I LEGISLATURA.**  
**PRESIDENTE.**

Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 82 y 83 fracción II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, le solicito la inscripción del instrumento parlamentario que a continuación se cita, para que se liste en el orden del día de la sesión ordinaria de fecha 5 de marzo de los corrientes.

Se anexa la versión escrita del mismo.

Título del Instrumento Parlamentario: INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XI DEL ARTÍCULO 227, SE REFORMA EL PÁRRAFO SEGUNDO DEL ARTÍCULO 235, SE ADICIONA EL ARTÍCULO 235 BIS DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL; SE ADICIONA EL ARTÍCULO 159 BIS DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO; PARA INCENTIVAR Y PROMOVER EL USO DEL VEHÍCULO PARTICULAR COMPARTIDO (CARPOOL), EL "TRABAJO EN CASA O REMOTO" (HOME OFFICE), Y PROGRAMAS DE TRANSPORTE LABORAL

Atentamente,

Dip. Diego Orlando Garrido López.





I LEGISLATURA

DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



**DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA  
DE LA PRIMERA LEGISLATURA DEL  
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
P R E S E N T E.**

**Mtro. Diego Orlando Garrido López, Diputado integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 29, Apartado D, inciso a), f) y r); y 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política; 12, fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso; y 5, fracción I; 95, fracción II; 96; y 118 del Reglamento de Congreso, todos ordenamientos de la Ciudad de México, someto a la consideración de este órgano legislativo la presente *INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XI DEL ARTÍCULO 227, SE REFORMA EL PÁRRAFO SEGUNDO DEL ARTÍCULO 235, SE ADICIONA EL ARTÍCULO 235 BIS DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL; SE ADICIONA EL ARTÍCULO 159 BIS DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO; PARA INCENTIVAR Y PROMOVER EL USO DEL VEHÍCULO PARTICULAR COMPARTIDO (CARPOOL), EL "TRABAJO EN CASA O REMOTO" (HOME OFFICE), Y PROGRAMAS DE TRANSPORTE LABORAL*, al tenor de lo siguiente**

Conforme a la siguiente:

**TÍTULO DE LA PROPUESTA.**

***INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XI DEL ARTÍCULO 227, SE REFORMA EL SEGUNDO PÁRRAFO DEL ARTÍCULO 235, SE ADICIONA EL ARTÍCULO 235 BIS DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL; SE ADICIONA EL ARTÍCULO 159 BIS DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO; PARA INCENTIVAR Y PROMOVER EL USO DEL VEHÍCULO PARTICULAR COMPARTIDO (CARPOOL), EL "TRABAJO EN CASA O REMOTO" (HOME OFFICE), Y PROGRAMAS DE TRANSPORTE LABORAL,***

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

Según datos en materia de calidad del aire y cambio climático, del Programa General de Desarrollo 2013-2018, en la Ciudad de México y su área conurbada se verifican más de 22 millones de viajes diarios, 90% de los cuales se realizan en vehículos que utilizan gasolina y diesel, hecho que se traduce en altas emisiones de contaminantes y de compuestos de efecto invernadero. Lo anterior sin sumar las emisiones de la industria, vivienda y más de 50 mil establecimientos mercantiles en la Ciudad.<sup>1</sup>

El 27 de diciembre de 2016, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el *Aviso por el que se da a conocer el Programa para Contingencias Ambientales Atmosféricas en la Ciudad de México* el cual menciona que “Una Contingencia Ambiental Atmosférica es la situación eventual y transitoria declarada por las autoridades competentes, cuando se presenta o se prevé, con base en análisis objetivos, pronósticos o en el monitoreo de la contaminación ambiental del aire, una concentración de contaminantes de O<sub>3</sub> y/o PM<sub>10</sub>, derivado de las actividades humanas o fenómenos naturales, que afecten la salud de la población o el ambiente.”<sup>2</sup>

En dicho programa se establecen las siguientes fases de contingencia

**TABLA 1 ACTIVACIÓN Y SUSPENSIÓN**

CONTINGENCIA	ACTIVACIÓN (puntos del índice)		SUSPENSIÓN (puntos del índice)	
	OZONO promedio en una hora	PM <sub>10</sub> promedio a 24 horas	OZONO promedio en una hora	PM <sub>10</sub> promedio a 24 horas
FASE I	Mayor a 150	Mayor a 150	Igual o menor a 150	Igual o menor a 150
FASE II	Mayor a 200	Mayor a 200		

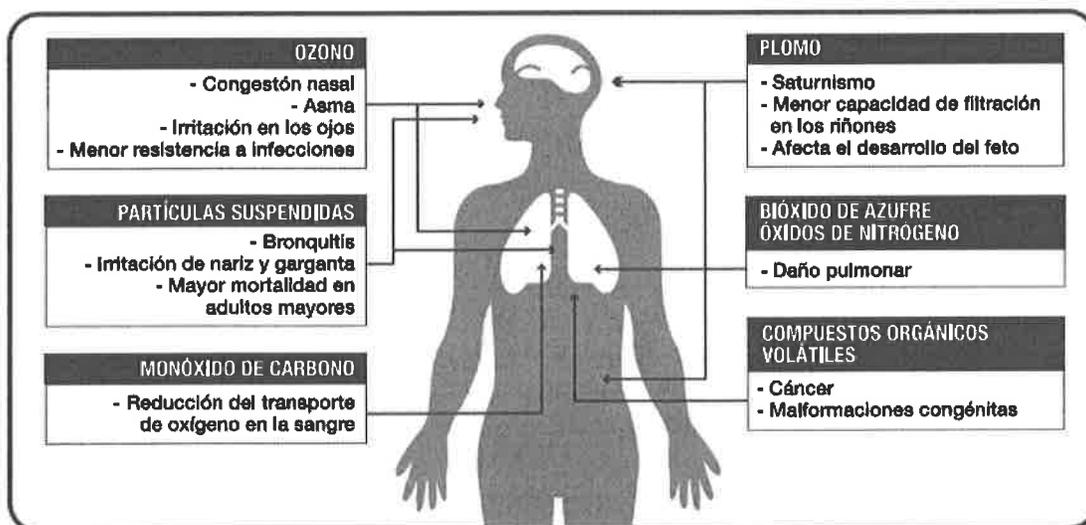
Nota: La unidad (puntos del índice) se refiere al Índice Metropolitano de la Calidad del Aire.

<sup>1</sup> <http://www.iedf.org.mx/transparencia/art.14/14.f.01/marco.legal/PGDDEF.pdf>

<sup>2</sup> [http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/ultima-hora/calidad-aire/pcaa/Gaceta\\_Oficial\\_CDMX.pdf](http://www.aire.cdmx.gob.mx/descargas/ultima-hora/calidad-aire/pcaa/Gaceta_Oficial_CDMX.pdf)

El pasado 1 y 2 de enero de 2019 la Ciudad de México amaneció con la primera contingencia ambiental del año, registrándose un valor de 157 puntos en el Índice de Calidad del Aire, si bien es cierto que en su mayoría la contaminación incrementa en esos días por la pirotecnia, la realidad es que las políticas públicas de la ciudad deben seguir caminando hacia la reducciones de gases que provoquen efecto invernadero.

En contraposición al dato anterior y como se recordara en las primeras semanas de enero, el desabasto de gasolina puso a la Ciudad en un estado de pánico que provoco un menor uso del automóvil por parte de la ciudadanía por el temor de carecer de combustible en el futuro, tomando como opción el uso de algunos medios de movilidad sustentables como la bicicleta y en otros casos por el uso compartido del automóvil y el “home office”, trabajo en casa, lo cual redujo los niveles de tránsito y contaminación llegando incluso a niveles de 83, 70 y 60 en el índice metropolitano de calidad del aire (Imeca)<sup>3</sup> por lo que se podía considerar que la Ciudad de México presento índices regulares en la calidad del aire, lo que significa aspectos positivos para la salud de niños, mujeres embarazadas, personas con problemas cardiorrespiratorios y en general para toda la población.



Fuente: ¿Y el medio ambiente? Problemas en México y el mundo.  
SEMARNAT, 2008.

Por otra parte el pasado 19 de febrero de 2019 el periódico “El Sol de México”, público algunas de las sugerencias que extendieron expertos en movilidad en un coloquio organizado por el Congreso de la Ciudad para el gobierno de Claudia Sheinbaum, para reducir los congestionamientos que sufre la ciudad a diario y

<sup>3</sup> <https://noticieros.televisa.com/historia/mejora-calidad-aire-cdmx-desabasto-gasolina/>



I LEGISLATURA

DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



voltear hacia una movilidad sustentable, Boris Graizbord, académico del Colegio de México, menciona que el gobierno capitalino podría inducir al teletrabajo (También conocido como Home Office), es decir que la gente trabaje desde casa para disminuir el uso del carro y el transporte público, *“Debería hacer estudios donde conozca qué oficinas pueden evitar que se trabaje desde las instalaciones de gobierno, para que los trabajadores puedan adoptar esas medidas”* mencionó. Según las cifras presentadas en dicho coloquio, se menciona que hasta 50 kilómetros recorren en promedio algunos trabajadores, es decir casi 3 horas de trayecto, Isabel García Gómez de la organización Carta a Tierra, comentó que para cruzar la Ciudad de México en automóvil particular hacen 3 horas mientras que en transporte público el trayecto es de 5 horas, lo que genera problemas además de consumir el suelo de manera ineficiente.

Aunado a lo anterior debemos hacer énfasis en que la racionalización del uso del automóvil debe ser una cuestión cultural que procure amabilidad con el medio ambiente, y por la salud de la gente que habita y transita en la Ciudad de México. Las congestiones de tránsito en la Ciudad, no solo son un problema de movilidad, sino también de contaminación al medio ambiente y por consiguiente de salud pública.

Según datos obtenidos del *Programa Sectorial de Desarrollo Urbano y Espacio Público 2013-2018*, durante las dos últimas décadas ha habido una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil: los kilómetros-vehículo recorridos (KVR) han aumentado en un 36% en la Zona Metropolitana del Valle de México, pasando de 30 millones en 1990 a 84 millones en 2010. Esto significa que el uso del automóvil ha tenido un crecimiento anual del 5.3%, mientras que la población sólo aumentó 1.29% por año. Asimismo, el tiempo de traslado promedio en la Ciudad ha aumentado de 27 minutos en 1994 a 59 minutos en 2007, debido en parte importante a la congestión vial generada por vehículos automotores.<sup>4</sup>

Además de provocar el congestionamiento vial, los automóviles son la principal fuente de emisiones móviles en la Ciudad. En 2010, el contaminante más abundante en la Zona Metropolitana del Valle de México fue el Monóxido de Carbono, con una emisión de casi un millón 700 mil toneladas al año, generado principalmente por las fuentes móviles (98%); en orden de importancia, le siguen las emisiones de Compuestos Orgánicos Totales (COT) con cerca de un millón de toneladas anuales, de las cuales el 20% proviene de las fuentes móviles. Con respecto a los Óxidos de Nitrógeno, se estimaron emisiones de más de 200 mil toneladas anuales, de las cuales el 78% fue generado por las fuentes móviles.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo106959.pdf>

<sup>5</sup> <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/wo106959.pdf>



Considerando las ondas de calor que se presentan en la Ciudad e México como consecuencia del calentamiento global y cambio climático, pensar en una movilidad sustentable se vuelve un compromiso ineludible que a pesar de tener varios compromisos internacionales suscritos para alcanzar la meta de reducción de gases contaminantes y combate al cambio climático, en la práctica, no ha realizado las acciones necesarias para cumplirlos, de acuerdo con lo que señala el informe anual “Descarbonizando las Economías del G20, 2016” presentado por la organización internacional Transparencia Climática (Climate Transparency). En el capítulo de México se demuestra que mientras la demanda de energía sigue aumentando, la matriz energética de nuestro país aún es altamente dependiente en los combustibles fósiles y presenta un rezago en el proceso de transición energética hacia la inversión y generación en las energías renovables. En 2016, de acuerdo a la Agencia Internacional de Energía<sup>4</sup> (IEA), México se ubica en el catorceavo lugar de los países con mayores volúmenes de emisiones de Dióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>) derivados en gran medida de la quema de combustibles fósiles.<sup>6</sup>

Como consecuencia de lo anterior, es que se deben instaurar las alternativas y estímulos necesarios para que los Ciudadanos opten por medios de movilidad sustentables, que generen un beneficio al medio ambiente y calidad del aire en la Ciudad.

## PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO.

No aplica.

## ARGUMENTACIÓN DE LA PROPUESTA.

- Una de las prácticas propuestas por la presente iniciativa, es el uso del “vehículo compartido”, también conocido por los términos en inglés *Carpool* o *Carpooling*, que consiste en compartir un automóvil con otras personas tanto para viajes periódicos como para trayectos puntuales.<sup>7</sup> Con esta práctica se pretende reducir la congestión de tránsito en las grandes ciudades. Además, supone una notable disminución de emisiones de CO<sub>2</sub>, al reducir el número de coches en las carreteras.
- Este sistema es algo nuevo para Latinoamérica, y en especial para México. Sin embargo, desde hace ya algunos años se había estado implementando

<sup>6</sup> <https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2018/02/enfrentando-cambio-climatico-con-movilidad-eficiente-y-sustentable.pdf>

<sup>7</sup> Fundéu BBVA (12 de junio de 2014). «*carpooling* es vehículo compartido». Consultado el 12 de junio de 2014. «Compartir coche o coche compartido son alternativas en español al anglicismo *carpooling*, (...) Según el contexto, si la frase en que se encuentra *carpooling* requiere un sustantivo, también es posible sustituir el anglicismo por (uso de) coche compartido.» [https://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo\\_compartido](https://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo_compartido)



en Europa. Debido a que dentro de ese continente se encuentran países plenamente desarrollados, la idea fue adoptada en un inicio y desarrollada. Logrando cautivar la atención de los demás países que tienen las mismas necesidades de bajar sus niveles de contaminación y de mejorar la economía de sus habitantes.<sup>8</sup>

- La práctica del viaje compartido o compartir coche es un sistema cooperativo que involucra distintos grados de regularidad y formalidad, y es una de las medidas de administración de la demanda del transporte más incentivadas en Estados Unidos, Canadá y varios países de la Unión Europea, para mitigar los problemas crónicos de congestión de tránsito así como para conseguir una reducción de los niveles de contaminación.
- Lo más común para el *carpooling* es que las compañías proveedoras de trabajo incentiven a sus trabajadores a tomar un solo coche.<sup>9</sup> Y como refuerzo a lo anterior es que la presente iniciativa busca incentivar a las empresas por medio de estímulos fiscales para la instauración de dicha práctica.
- Este tipo de acciones conocidas como “Prácticas de Movilidad Sostenibles” menciona que “*el carpooling y el carsharing son opciones de consumo colaborativo y sostenible*”<sup>10</sup>
- Por otro lado, entre las acciones que se exhorta a llevar a cabo por medio de la presente iniciativa, no sólo cuando se tiene contingencia o amenaza de la misma, sino que de manera constante, está el “trabajo de casa o remoto” también llamado *home office*, que de acuerdo a diversos estudios incrementa en un 28% la productividad al eliminar precisamente los tiempos de traslados. Llevando a cabo esta práctica de uno a dos días por semana, se reduciría de forma drástica el número de vehículos en las calles, lo cual mejoraría a su vez los límites de velocidad promedio, que en la última década pasaron de 17km/hr a 7km/hr.<sup>11</sup>
- El *home office* en términos laborales también genera para las empresas que lo implementan mayor productividad según la Universidad de Stanford y Harvard<sup>12</sup>, además de ahorrar tiempos y dinero en el traslado, lo que resulta

<sup>8</sup> Estay Reyno, Jaime (2005). *La Economía Mundial y América Latina. Tendencias, Problemas y Desafíos*. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. p. 320.

<sup>9</sup> Ruiz Sandoval, Erika (2010). *Hipotecando el Futuro*. Santillana Ediciones Generales. p. 241

<sup>10</sup> *¿Prácticas de Movilidad Sostenible?* EcoInteligencia. (Fecha de consulta 28 de agosto de 2016 10:05) <http://www.ecointeligencia.com/2014/03/movilidad-sostenible/>

<sup>11</sup> Con datos referidos en la publicación de la revista Forbes México <http://www.forbes.com.mx/home-office-aumenta-28-la-productividad-de-las-empresas/#gs=8KjpQ>

<sup>12</sup> <https://www.capitalmexico.com.mx/nacional/estos-son-los-tres-principales-beneficios-del-home-office/>



I LEGISLATURA

DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



en un beneficio múltiple, para las empresas, sus trabajadores, para la movilidad y medio ambiente de la Ciudad.

- En una reunión de trabajo de la Comisión de Movilidad de la COPARMEX, su presidenta Maite Ramos externó: *“Debemos quitarnos el miedo de tener al empleado laborando de lugares remotos; estableciendo las reglas y expectativas desde el principio, así como manteniendo una comunicación constante a través de diferentes plataformas que hoy en día la tecnología nos ofrece, la medida del home office implementada en toda la ciudad en especial en lugares altamente congestionados como Santa Fe o Polanco representaría una importante acción para combatir la contaminación y la inmovilidad en la que vivimos”*.<sup>13</sup>
- Todos los sistemas de transporte, incluyendo el automóvil particular, entran dentro de la ecuación de la movilidad, pero se deben equilibrar hacia la multimodalidad.
- En los últimos años las empresas han notado que ser flexibles en los horarios de sus trabajadores y los espacios de trabajo les brinda múltiples beneficios como lo es: ser más eficiente la productividad de sus colaboradores, economizar en recursos e instalaciones y el mejoramiento del ambiente laboral. El llamado *home office* es una de las consecuencias de esta apertura organizacional a nivel global.
- Tomando en cuenta que en el primer trimestre de 2015, cada empresa en el país pagó en promedio 126 mil 731 pesos por el Impuesto Sobre la Renta, lo que representó un incremento de 44 por ciento anual, puesto que en el mismo periodo de 2014, la erogación fue de 87 mil 597 pesos. La reforma fiscal frenó el crecimiento; la insistencia en reducir los impuestos se basa en que es restrictiva para el crecimiento y la generación de empleos. El 97% de los empresarios mexicanos considera que la reforma fiscal no cumple con sus expectativas, de acuerdo con el estudio de Perspectivas de la Alta Dirección en México 2014 de KPMG.<sup>14</sup>
- Ahora bien, señalando la segunda propuesta, Empresas como Siemens están implementando dentro de su concepto *Siemens Office*, programas de *home office* para algunos colaboradores y horario flexible, lo cual a gracia de la tecnología se plantea el Trabajo Remoto o trabajo desde el hogar, proponiendo un estilo de contrato especial para incentivar el “Home Working”.

<sup>13</sup> <http://www.coparmexdf.org.mx/sites/default/files/CP%20Movilidad%2011042016.pdf>

<sup>14</sup> <http://expansion.mx/economia/2014/03/21/97-de-ip-inconforme-con-reforma-fiscal>



I LEGISLATURA

DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



- En el mismo sentido y de manera complementaria a las acciones ya mencionadas también debemos considerar el “transporte laboral” como alternativa de movilidad que podrán implementar las empresas, teniendo un impacto similar al de automóvil compartido. Situación que es aprovechada en zonas industriales de todo el país, identificadas como microrregiones o zonas donde el arribo de la plantilla laboral no podría ser posible sin este mecanismo, muy en particular identificado con la industria maquiladora y ensambladora; pero que en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México no ha sido explotada en su total, al no existir incentivos para su implementación al sector productivo.
- Derivado de lo anterior, uno de los objetivos principales de la presente iniciativa es incentivar a las personas físicas o morales que operen establecimientos mercantiles o empresas mediante el descuento del 40% en el impuesto sobre nóminas.
- Las empresas que incentiven el uso del “automóvil compartido” (*carpool, carpooling*), el “trabajo en casa o remoto” (*home office*), u otorguen “transporte laboral” a sus empleados, podrán acceder a condonaciones de pagos fiscales locales, ya que fomentarían en sus empleados el uso racional del automóvil y contribuirían en gran medida a que disminuyan los índices de contaminación, con el fin de mejorar la calidad del aire en la Ciudad de México.

#### **FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD.**

- Que en lo relativo al cuidado del medio ambiente La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo Cuarto, consagra el derecho humano a un medio ambiente sano para el desarrollo y bienestar, prescribiendo que es obligación del Estado Mexicano garantizar el respeto a éste derecho y sancionar el daño y deterioro ambiental conforme a lo dispuesto en la ley.

*“Artículo 4o. ....*

*....*

*Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. El Estado garantizará el respeto a este derecho. El daño y deterioro ambiental generará responsabilidad para quien lo provoque en términos de lo dispuesto por la ley.*

*”*  
*....*



- Que el Protocolo de Kyoto (ratificado por México el 29 de abril del año 2000) es un protocolo de la Convención Marco de las Naciones Unidas Sobre el Cambio Climático (ratificado en 1993) que tienen por objeto *“lograr la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenicas peligrosas en el sistema climático. Ese nivel debería lograrse en un plazo suficiente para permitir que los ecosistemas se adapten naturalmente al cambio climático, asegurar que la producción de alimentos no se vea amenazada y permitir que el desarrollo económico prosiga de manera sostenible”*<sup>15</sup>
- Que la Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 13 *Ciudad Habitable*, apartado A *Derecho a un Ambiente Sano*, numeral 1 y 2 menciona lo siguiente  
“Artículo 13...
  1. ***Toda persona tiene derecho a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias, en el ámbito de sus competencias, para la protección del medio ambiente y la preservación y restauración del equilibrio ecológico, con el objetivo de satisfacer las necesidades ambientales para el desarrollo de las generaciones presentes y futuras.***
  2. ***El derecho a la preservación y protección de la naturaleza será garantizado por las autoridades de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia, promoviendo siempre la participación ciudadana en la materia.***
- Ahora bien, en cuanto a la movilidad, la Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 13 apartado E numeral 1 menciona que ***“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable”*** y en su numeral 2 ***“Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.”***
- Por tanto la presente iniciativa cumple con legislar para implementar medidas de protección al medio ambiente y en contra del cambio climático, promueve

<sup>15</sup> <https://www.gob.mx/inecc/acciones-y-programas/contexto-internacional-17057>



I LEGISLATURA

DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



la creación de movilidad sustentable y genera beneficios incluso para la salud pública que también se encuentra consagrada como un Derecho Humano.

- Que en cuanto a la materia fiscal conforme a lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su Artículo 122 apartado A fracción II, atribuye al Congreso de la Ciudad de México ejercer las facultades que la Constitución Política de la Ciudad de México establece.
- Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el artículo 25 establece que corresponde al Estado: *“...la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución. La competitividad se entenderá como el conjunto de condiciones necesarias para generar un mayor crecimiento económico, promoviendo la inversión y la generación de empleo...”* De la misma forma establece que *“...La ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares y proveerá las condiciones para que el desenvolvimiento del sector privado contribuya al desarrollo económico nacional, promoviendo la competitividad e implementando una política nacional para el desarrollo industrial sustentable que incluya vertientes sectoriales y regionales, en los términos que establece esta Constitución...”*
- Que de conformidad con el artículo 29 de la Constitución Política de la Ciudad de México apartado D, fracción a) y f) El Congreso de la Ciudad de México está facultado para *“Expedir las disposiciones legales para organizar la hacienda pública, la entidad de fiscalización, el presupuesto y el gasto público de la Ciudad en los términos de lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y esta Constitución”*
- Que de acuerdo a lo establecido en el artículo 12 fracción II, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, los diputados del Congreso de la Ciudad de México están facultados para presentar iniciativas de ley ante el pleno del mismo, por otra parte el artículo 13 fracción LV faculta al congreso para *“Establecer las contribuciones, productos y aprovechamientos de la Hacienda de la Ciudad”*



I LEGISLATURA

DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



- Que de lo anterior se desprende que la presente iniciativa tiene un fundamento constitucional en cuanto a legislar en materia fiscal pues así es determinado por nuestros ordenamientos jurídicos.
- Que el Artículo 5 del reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establece como Derecho de los Diputados el de Iniciar leyes y presentarlas ante el Congreso, y el artículo 7 fracción XV del mismo Reglamento establece como una de sus obligaciones ***“Mantener un vínculo permanente con sus representadas o representados y atender los intereses de las y los ciudadanos, promover y gestionar la solución de los problemas y necesidades colectivas ante las autoridades competentes a través de un Módulo Legislativo de Atención y Quejas Ciudadana en el distrito o circunscripción para el que haya sido electo;”***
- Que el artículo 95 y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México establece los requisitos formales y los elementos que debe contener toda iniciativa de Ley que se presente ante el Congreso de la Ciudad de México. Siendo los siguientes *“I. Encabezado o título de la propuesta; II. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver; III. Problemática desde la perspectiva de género, en su caso; IV. Argumentos que la sustenten; V. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad; VI. Denominación del proyecto de ley o decreto; VII. Ordenamientos a modificar; VIII. Texto normativo propuesto; IX. Artículos transitorios; X. Lugar; XI. Fecha, y XII. Nombre y rúbrica de la o el proponente.”*
- Que por los fundamentos expuestos con antelación la presente iniciativa resulta procesalmente fundada y motivada pues cumple con los requisitos de competencia y formalidades previstos en las leyes que competen a la creación de iniciativas para el Congreso de la Ciudad de México así como con los elementos previstos por las mismas para su presentación.
- De los fundamentos anteriormente invocados podemos discernir que la iniciativa presentada ante esta soberanía, principalmente se basa en el “Derecho al Medio Ambiente saludable y movilidad sustentable”, que ambos conceptos se encuentran de las normas fundamentales de Derechos Humanos y van de acuerdo al Principio Pro Persona, además de que atender la problemática planteada también resulta en un beneficio social que repercute directamente en la competitividad, y un ambiente propicio para la inversión y creación de empleos por lo que el fundamento, motivo y procedimiento de la presente iniciativa se encuentra claramente acordes a los principios Constitucionales y dentro de los acuerdos firmados y ratificados por el Estado Mexicano.



### DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XI DEL ARTÍCULO 227, SE REFORMA EL PÁRRAFO SEGUNDO DEL ARTÍCULO 235, SE ADICIONA EL ARTÍCULO 235 BIS DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL; SE ADICIONA EL ARTÍCULO 159 BIS DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO; PARA INCENTIVAR Y PROMOVER EL USO DEL VEHÍCULO PARTICULAR COMPARTIDO (CARPOOL), EL “TRABAJO EN CASA O REMOTO” (HOME OFFICE), Y PROGRAMAS DE TRANSPORTE LABORAL**

### ORDENAMIENTOS A MODIFICAR

Se adiciona la fracción XI del artículo 227, se reforma el párrafo segundo del artículo 235, se adiciona el artículo 235 bis de la Ley de movilidad del Distrito Federal y se adiciona el artículo 159 bis del Código Fiscal de la Ciudad de México

<b>LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL</b>	
<b>TEXTO ACTUAL.</b>	<b>TEXTO NORMATIVO PROPUESTO</b>
<p>Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:</p> <p>I. La cortesía entre los usuarios de la vía;</p> <p>II. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;</p> <p>III. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medioambiente;</p>	<p>Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:</p> <p>I. La cortesía entre los usuarios de la vía;</p> <p>II. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;</p> <p>III. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medioambiente;</p>



<p>IV. La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo; V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos; VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito; VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad; VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad; IX. El significado y preservación de la señalización vial; y X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.</p>	<p>IV. La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo; V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos; VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito; VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad; VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad; IX. El significado y preservación de la señalización vial; y X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente. <b>XI. El uso del vehículo particular compartido.</b></p>
<p>Artículo 235.- La Secretaría, en coordinación y demás dependencias de la Administración Pública, fomentará programas de movilidad empresarial que tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre el personal de las empresas, que impacte directamente en el ahorro de combustible de su parque vehicular, disminuya las emisiones descontaminantes en el medio ambiente y contribuya a mejorar el entorno urbano y de trabajo de sus empleados.</p> <p>La Secretaría proporcionará estímulos y reconocimientos a las empresas que participen en el programa de movilidad</p>	<p>Artículo 235.- La Secretaría, en coordinación y demás dependencias de la Administración Pública, fomentará programas de movilidad empresarial que tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre el personal de las empresas, que impacte directamente en el ahorro de combustible de su parque vehicular, disminuya las emisiones descontaminantes en el medio ambiente y contribuya a mejorar el entorno urbano y de trabajo de sus empleados.</p> <p><b>La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Finanzas, proporcionará estímulos fiscales en</b></p>



<p>empresarial y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre sus empleados.</p>	<p><i>los términos previstos en el Código Fiscal de la Ciudad de México, y otorgará reconocimientos a las empresas que participen en el programa de movilidad empresarial y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre sus empleados, así como la modalidad de trabajo desde casa.</i></p>
<p>No existe Artículo</p>	<p><i>Artículo 235 Bis.- La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Finanzas y demás competentes de la Administración Pública, fomentarán el uso del vehículo particular compartido para favorecer la movilidad y reducir emisiones contaminantes.</i></p>
<p><b>CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO</b></p>	
<p><b>TEXTO ACTUAL</b></p>	<p><b>TEXTO NORMATIVO PROPUESTO</b></p>
<p>No existe Artículo</p>	<p><i>“ARTÍCULO 159 BIS.- Los contribuyentes podrán acceder a la condonación del cuarenta por ciento del Impuesto sobre Nóminas, cuando comprueben que han establecido mecanismos para el uso de automóvil compartido, programas de transporte laboral y trabajo en casa o remoto para sus empleados, en los términos previstos en la Ley de Movilidad del Distrito Federal; debiendo a su vez acreditar mediante un registro, que han optado por la utilización de estos mecanismos y que del total de su plantilla laboral, este sea superior al treinta por ciento.”</i></p>



I LEGISLATURA

DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



Por todo lo antes expuesto y fundado, someto a la consideración del Pleno de este órgano legislativo la presente

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XI DEL ARTÍCULO 227, SE REFORMA EL PÁRRAFO SEGUNDO DEL ARTÍCULO 235, SE ADICIONA EL ARTÍCULO 235 BIS DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL; SE ADICIONA EL ARTÍCULO 159 BIS DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO; PARA INCENTIVAR Y PROMOVER EL USO DEL VEHÍCULO PARTICULAR COMPARTIDO (CARPOOL), EL “TRABAJO EN CASA O REMOTO” (HOME OFFICE), Y PROGRAMAS DE TRANSPORTE LABORAL**

#### **TEXTO NORMATIVO PROPUESTO**

**Primero.-** Se adiciona la fracción IX del artículo 227, se reforma el párrafo segundo del artículo 235 y se adiciona el artículo 235 bis de la Ley de Movilidad del Distrito Federal para quedar como sigue:

Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:

I.-...

...

**XI. El uso del vehículo particular compartido.**

Artículo 235.- La Secretaría, en coordinación y demás dependencias de la Administración Pública, fomentará programas de movilidad empresarial que tengan como objetivo promover esquemas de desplazamiento más eficientes entre el personal de las empresas, que impacte directamente en el ahorro de combustible de su parque vehicular, disminuya las emisiones descontaminantes en el medio ambiente y contribuya a mejorar el entorno urbano y de trabajo de sus empleados.

**La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Finanzas, proporcionará estímulos fiscales en los términos previstos en el Código**



I LEGISLATURA

DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ  
GRUPO PARLAMENTARIO PARTIDO ACCIÓN NACIONAL



Fiscal de la Ciudad de México, y otorgará reconocimientos a las empresas que participen en el programa de movilidad empresarial y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre sus empleados, así como la modalidad de trabajo desde casa.

**Artículo 235 Bis.-** La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Finanzas y demás competentes de la Administración Pública, fomentarán el uso del vehículo particular compartido para favorecer la movilidad y reducir emisiones contaminantes.

**Segundo.-** Se adiciona el artículo 159 bis del Código Fiscal de la Ciudad de México;

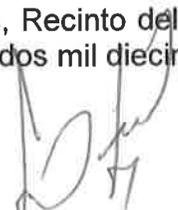
**ARTÍCULO 159 BIS.-** Los contribuyentes podrán acceder a la condonación del cuarenta por ciento del Impuesto sobre Nóminas, cuando comprueben que han establecido mecanismos para el uso de automóvil compartido, programas de transporte laboral y trabajo en casa o remoto para sus empleados, en los términos previstos en la Ley de Movilidad del Distrito Federal; debiendo a su vez acreditar mediante un registro, que han optado por la utilización de estos mecanismos y que del total de su plantilla laboral, este sea superior al treinta por ciento.

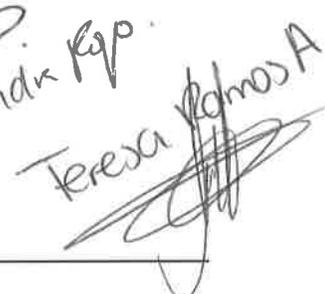
#### TRANSITORIOS.

**PRIMERO.-** Publíquese el presente Decreto en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**SEGUNDO.-** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Palacio Legislativo de Donceles, Recinto del Congreso de la Ciudad de México, a los 5 días del mes de marzo de dos mil diecinueve.

  
DIP. DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ.

  
Teresa Ramos A.