

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN
DIVERSAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
EN MATERIA DE BICIESTACIONAMIENTOS.**

**DIP FAUSTO MANUEL ZAMORANO
ESPARZA DIPUTADO PRESIDENTE DE
LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO
DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II
LEGISLATURA.PRESENTE.
P R E S E N T E**

El que suscribe, **Diputado Miguel Ángel Macedo Escartín** integrante del Grupo Parlamentario de **MORENA**, de la Segunda Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por: el artículo 122, apartado A, fracción segunda de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el artículo 30 numeral 1, inciso b de la Constitución de la Ciudad de México; el artículo 12, fracción segunda de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y el artículo 95 y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Congreso la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN
DIVERSAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
EN MATERIA DE BICIESTACIONAMIENTOS.**

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Diversas ciudades que se han concentrado en buscar acomodo para los vehículos privados, se enfrentan a un conflicto entre el deseo de satisfacer la demanda por más estacionamiento y la capacidad por incrementar la oferta de estacionamiento sin consecuencias negativas. Los automóviles pasan la mayor parte de su vida estacionados, utilizando espacio que puede servir para vivienda, comercio o servicios, contribuyendo al desempeño económico de la ciudad.

El fin último debe ser la eficiencia de la red de transporte, limitando la congestión de las calles y optimizando el uso del transporte público. La gestión del estacionamiento es parte del universo de medidas y técnicas que puede incentivar un cambio modal del automóvil hacia modos de transporte sustentable.

En ciudades como Bogotá y París, el mejoramiento del transporte público ha sido más exitoso cuando se acompaña de elementos de gestión de la demanda, como incremento en las tarifas por estacionamiento en la vía pública, la reducción de espacios de estacionamiento, cargos por congestión, zonas bajas en emisiones o gestión del acceso.

En 2012, la Ciudad de México comenzó a atacar los problemas de estacionamiento en la vía pública mediante ECOPARQ, que es un sistema de control y cobro del estacionamiento en vía pública. ECOPARQ ha ayudado a demostrar que la saturación del estacionamiento en calle es un problema de gestión de la demanda y no de oferta insuficiente, mostrando que las políticas de estacionamiento realmente pueden incidir sobre los patrones de uso del auto.

Aunado a lo anterior; ¿Cuántos automovilistas de la ciudad de México, centrada en el coche para su movilidad, se quejan diariamente porque no encuentran lugares para estacionar sus autos, o porque tienen que pagar un estacionamiento privado o poner unas monedas en el parquímetro?

La Ciudad de México se encuentra en una crisis de movilidad, derivado a falta de acciones de administraciones pasadas evidenciada por alarmantes niveles de congestión vehicular. Esta realidad se debe parcialmente a la inclusión, en todos los niveles normativos, de la mayor cantidad de estacionamiento para autos, al menor precio posible. El resultado lo padecemos todos: tráfico, contaminación, hechos de tránsito, pérdida de tiempo, etcétera. Cada vez es más claro el consenso sobre la ciudad saludable, sostenible, equitativa y segura en la que queremos vivir, mismos que son principios que establece la constitución política de la Ciudad de México.

Es ineludible empezar a transformar leyes y políticas públicas dentro de nuestro nuevo marco jurídico; si queremos ser la última generación que padezca la congestión en la Ciudad de México. Uno de los principales cambios que deben de realizarse la regulación de estacionamientos.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La tendencia internacional es hacia una eliminación de los mínimos de estacionamientos para cambiarla por máximos en la mayoría de las ciudades:

Desde 1982, Nueva York estableció un límite máximo al número de cajones de estacionamiento en el centro de Manhattan para controlar el nivel ofertado. Como resultado, el número total de espacios en estacionamientos públicos se redujo de 127 mil a 102 mil de 1978 a 2010.

Reino Unido tiene un documento que invita a sus ciudades a aplicar un número máximo de estacionamientos. Para ejemplificar la eficacia de esta medida, el edificio de la empresa aseguradora Swiss Re cuenta con 48 mil m² de oficinas y comercio y sólo con cinco lugares de estacionamiento de uso restrictivo, exclusivos para personas con discapacidad.

Otro mecanismo eficaz es la reducción de los estacionamientos en función de la cercanía al transporte público:

En París se permite un descuento de 100% del requerimiento mínimo de estacionamiento a las construcciones que se encuentren en un radio de 500 metros de una estación de transporte público masivo. Para los desarrollos habitacionales se complementa con un límite máximo de un cajón por cada 100 m².

En Ottawa se implementaron máximos de construcción de cajones para autos en los predios ubicados a menos de 600 metros de distancia de estaciones de transporte público masivo, así como máximos mucho más estrictos en la zona central de la ciudad.

Recientemente, Sao Paulo, Brasil, se convirtió en la primera metrópoli latinoamericana en eliminar el requerimiento de estacionamiento en toda la ciudad e implementar máximos en corredores de transporte público masivo, a través de la publicación de un nuevo Plano Director para la ciudad.

En México, la Torre Bancomer de 54 pisos cuenta con 3 mil cajones de estacionamiento, estando a 270 metros del CETRAM Chapultepec, muy cerca de una estación de Metro, de colectivos, del RTP en Reforma, así como de estaciones de Ecobici. En contraste, la Torre Shard en Londres de 72 pisos solo tiene 47 cajones y se ubica a 207 metros de la estación de metro London Bridge.

En la ciudad de México se tiene una premisa en donde se piensa que las mejores opciones para trasladarse son los automóviles, pero no concientizamos las consecuencias que atrae este medio de transporte en el tema ambiental así cómo los costos pueden afectar a nuestro bolsillo.

El argumento de que es más cómodo y eficiente el traslado en automóvil; puede desmentirse con ver los datos del Índice de Tráfico de Tom Tom –fabricante de sistemas GPS– en 2016 y de entre 295 ciudades medidas, la Ciudad de México obtuvo el primer lugar en congestión vehicular. Se estima que los habitantes de la ciudad y quienes transitan por ella tienen que invertir en promedio 97% más tiempo para trasladarse en hora pico matutina y 94% de tiempo adicional durante las horas pico vespertinas. Esta estimación es 4% más alta que en 2015.

Aunado a lo anterior, la calidad del aire en la Ciudad de México empeora año con año. Durante 2010, en 197 días se registraron más de 100 puntos Índice Metropolitano de la Calidad del Aire (IMECA), es decir, más de la mitad del año (54%). En los 138 días que van de 2016, el porcentaje ya va en 86% (118 días).

De acuerdo con los cálculos realizados por el Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO), la mala calidad del aire en la Ciudad de México genera 247,729 consultas por infecciones respiratorias agudas, asma y enfermedades isquémicas del corazón, 4,449 hospitalizaciones relacionadas con causas respiratorias y 1,823 muertes prematuras. Los vehículos son una importante fuente de emisiones de los principales contaminantes que afectan la salud.

Ante el incremento de los autos se han tenido que aumentar los lugares para guardar automóviles en establecimientos mercantiles de acuerdo con el análisis del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), la normatividad vigente parte de la premisa errónea de que un mayor espacio para estacionamiento ayuda a mitigar la congestión vial. En la práctica, esto representa un subsidio al automóvil ya que al asegurar el estacionamiento en el origen y destino de un viaje se incentiva su uso. La garantía de estacionamiento abundante y accesible se traduce en más congestión vehicular y mayores emisiones de contaminantes, lo que repercute negativamente en la salud y productividad de las personas.

Pese a lo anterior las personas deciden comprarse un automóvil generando el aumento de la crisis de la mala calidad del aire y la congestión vehicular que vive la Ciudad de México, es por ello que se es urgente revisar las políticas de desarrollo urbano y movilidad de administraciones pasadas que son contrarias a un modelo de desarrollo compacto, incluyente y sostenible.

Es preciso señalar que los estacionamientos son como el oxígeno para los automóviles, por ello se debe cortar su aire para disminuir este mal en nuestra ciudad.

¿Cuántos automovilistas de la ciudad de México, centrada en el coche para su movilidad, se quejan diariamente porque no encuentran lugares para estacionar sus autos, o porque tienen que pagar un estacionamiento privado o poner unas monedas en el parquímetro?

Las exigencias de estacionamientos actúan como un impuesto al constructor para subsidiar el estacionamiento. De acuerdo con el Reglamento de Construcción del Distrito Federal y sus normas técnicas complementarias, una edificación tiene que cumplir con un número mínimo de cajones de estacionamiento dependiendo del área construida, los tipos de uso, los planes de desarrollo de cada alcaldía y las medidas de mitigación y compensación de impacto urbano. De acuerdo con la normatividad vigente se pide 1 cajón de estacionamiento por cada 30 m² de construcción en lo que respecta a la alcaldía Cuauhtémoc pide 40% extra para visitantes, más las medidas de mitigación o de compensación de impacto urbano impuestas por la demarcación territorial. Sin embargo, no es tan sencillo, si tiene diversos usos de suelo, pero en promedio un edificio con las dimensiones que tienen los que se encuentran en paseo de la Reforma deberá contar con al menos 3,477 cajones sin importar que esto represente una pérdida de ingresos, pues obligará a desaprovechar espacios que podrían utilizarse como oficinas. Además, si estos cajones se planean gratuitos para los que ahí laboraran, se generará un incentivo al uso del auto en claro detrimento del uso y fomento de los sistemas de transporte público colectivo: metro, metrobús, autobuses, trolebuses y ecobicis que rodean la zona.

En suma, las políticas de requerimientos mínimos de implican grandes subsidios a un pequeño sector de la población. Si se elimina ese subsidio se contribuye a resolver el problema de tránsito y de lugares estacionamiento, esto mejorará ampliamente la vida urbana de todos. A su vez generaría mejores formas de movilidad dentro de la Ciudad.

FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONAL

La presente iniciativa encuentra su fundamento en el artículo segundo fracción sexta del Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático que a la letra dice:

“Artículo 2

1. Con el fin de promover el desarrollo sostenible, cada una de las Partes incluidas en el anexo I, al cumplir los compromisos cuantificados de limitación y reducción de las emisiones contraídos en virtud del artículo 3:

...

- vi) fomento de reformas apropiadas en los sectores pertinentes con el fin de promover unas políticas y medidas que limiten o reduzcan las emisiones de los gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal;

...”

En cuanto a legislación de derecho internacional encontramos que Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, es parte de la fundamentación de la presente iniciativa de conformidad con su artículo cuarto apartado “c)”, que se agrega de manera íntegra al presente libelo.

“Artículo 4 COMPROMISOS

...

- c) Promover y apoyar con su cooperación el desarrollo, la aplicación y la difusión, incluida la transferencia, de tecnologías, prácticas y procesos que controlen, reduzcan o prevengan las emisiones antropógenas de gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal en todos los sectores pertinentes, entre ellos la energía, el transporte, la industria, la agricultura, la silvicultura y la gestión de desechos;

...”

En cuanto a la protección de los Derechos en nuestro sistema jurídico nacional esta se encuentra consagrada en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su numeral primero que a la letra dice:

“En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los

que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia. (...)

Y su artículo 133 del mismo ordenamiento que dice:

“Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada entidad federativa se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de las entidades federativas”

Debe destacarse lo siguiente: “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.” Contemplado en el artículo cuarto constitucional.

En cuanto a legislación de carácter federal la presente iniciativa encuentra su fundamento en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en su artículo primero que a la letra dice:

“ARTICULO 1o.- La presente Ley es reglamentaria de las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que se refieren a la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como a la protección al ambiente, en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su

soberanía y jurisdicción. Sus disposiciones son de orden público e interés social y tienen por objeto propiciar el desarrollo sustentable y establecer las bases para:

...

IX. El establecimiento de los mecanismos de coordinación, inducción y concertación entre autoridades, entre éstas y los sectores social y privado, así como con personas y grupos sociales, en materia ambiental, y

...”

En cuanto al marco normativo de la Ciudad de México la presente iniciativa encuentra su fundamento en los artículos 4 de la Constitución Política de la Ciudad de México mismo numeral que se pone a continuación:

“Artículo 4

Principios de interpretación y aplicación de los derechos humanos

...

1. En la Ciudad de México las personas gozan de los derechos humanos y garantías reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los tratados e instrumentos internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, en esta Constitución y en las normas generales y locales. Los derechos humanos, en su conjunto, conforman el parámetro de regularidad constitucional local.

...

4. Las autoridades adoptarán medidas para la disponibilidad, accesibilidad, diseño universal, aceptabilidad, adaptabilidad y calidad de los bienes, servicios e infraestructura públicos necesarios para que las personas que habitan en la Ciudad puedan ejercer sus derechos y elevar los niveles de bienestar, mediante la distribución más justa del ingreso y la erradicación de la desigualdad.

...”

Así como el artículo séptimo de nuestra carta magna local:

“Artículo 7

Ciudad democrática

A. Derecho a la buena administración pública

...

B. Libertad de reunión y asociación Todas las personas tienen derecho a reunirse pacíficamente y asociarse libremente para promover, ejercer y proteger intereses u objetos lícitos, observándose las previsiones contenidas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en esta Constitución. C. Libertad de expresión.

1. Toda persona tiene derecho a una buena administración pública, de carácter receptivo, eficaz y eficiente, así como a recibir los servicios públicos de conformidad con los principios de generalidad, uniformidad, regularidad, continuidad, calidad y uso de las tecnologías de la información y la comunicación.

...”

Por lo anterior expuesto y en consideración se propone la siguiente modificación, que se ilustra a manera de cuadro comparativo:

ÚNICO .- Se reforma el artículo 191 fracción primera apartado “a”, “b” y “c”, fracción segunda apartado “a”, “b” y “c”; se reforma el artículo 301 bis primer párrafo del Código Fiscal de la Ciudad de México.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>ARTICULO 191.- Por la presentación de los Avisos, así como por la expedición y revalidación de Avisos y Permisos para los establecimientos mercantiles, se pagarán derechos conforme a lo siguiente:</p> <p>I. Por la expedición de Permiso para la operación de un giro mercantil de impacto vecinal, se pagarán:</p>	<p>ARTICULO 191.- ...</p> <p>I. ...</p>

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>a). Por los primeros 50 metros cuadrados de construcción, incluyendo todos sus accesorios \$11,811.00</p> <p>b). Por cada metro cuadrado que exceda a los 50 metros cuadrados y hasta 100 metros cuadrados de construcción, incluyendo todos sus accesorios \$237.00, más la cantidad que resulte del inciso a) de la presente fracción.</p> <p>c). Por cada metro cuadrado que exceda a los 100 metros cuadrados y hasta 300 metros cuadrados de construcción, incluyendo todos sus accesorios, \$473.00, más las cantidades que resulten de los incisos a) y b) de la presente fracción.</p> <p>Después de 300 metros cuadrados el costo del Permiso será lo que resulte de la suma de los incisos a), b) y c).</p> <p>II. Por la expedición de Permiso para la operación de un giro mercantil de impacto zonal, se pagarán:</p> <p>a). Por los primeros 50 metros cuadrados de construcción, incluyendo todos sus accesorios \$23,623.00</p>	<p>a). Por los primeros 50 metros cuadrados de construcción así como todos sus accesorios, incluyendo el estacionamiento para vehículos motorizados \$11,811.00</p> <p>b). Por cada metro cuadrado que exceda a los 50 metros cuadrados y hasta 100 metros cuadrados de construcción, incluyendo todos sus accesorios, incluyendo estacionamiento para vehículos motorizados \$237.00, más la cantidad que resulte del inciso a) de la presente fracción.</p> <p>c). Por cada metro cuadrado que exceda a los 100 metros cuadrados y hasta 300 metros cuadrados de construcción, incluyendo todos sus accesorios así como estacionamiento para vehículos motorizados \$473.00, más las cantidades que resulten de los incisos a) y b) de la presente fracción.</p> <p>....</p> <p>II.</p> <p>a). Por los primeros 50 metros cuadrados de construcción, incluyendo todos sus accesorios, incluyendo estacionamiento para vehículos motorizados \$23,623.00</p>

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>b). Por cada metro cuadrado que exceda a los 50 metros cuadrados y hasta 100 metros cuadrados de construcción \$473.00, más la cantidad que resulte del inciso a) de la presente fracción.</p>	<p>b). Por cada metro cuadrado que exceda a los 50 metros cuadrados y hasta 100 metros cuadrados de construcción incluyendo estacionamiento para vehículos motorizados \$473.00, más la cantidad que resulte del inciso a) de la presente fracción.</p>
<p>c). Por cada metro cuadrado que exceda a los 100 metros cuadrados y hasta 300 metros cuadrados de construcción, incluyendo todos sus accesorios, \$946.00, más las cantidades que resulten de los incisos a) y b) de la presente fracción.</p>	<p>c). Por cada metro cuadrado que exceda a los 100 metros cuadrados y hasta 300 metros cuadrados de construcción, incluyendo todos sus accesorios, incluyendo estacionamiento para vehículos motorizados \$946.00, más las cantidades que resulten de los incisos a) y b) de la presente fracción.</p>
<p>d) (DEROGADO, G.O. 31 DE DICIEMBRE DE 2012)</p>	<p>...</p>
<p>Después de 300 metros cuadrados el costo del Permiso será lo que resulte de la suma de los incisos a), b) y c).</p>	<p>...</p>
<p>III. Tratándose de Establecimientos Mercantiles que extiendan sus servicios a la vía pública, colocando enseres e instalaciones en los términos de la Ley de la materia, pagarán por el Aviso respectivo, una cuota anual por cada metro cuadrado que utilice, conforme a lo siguiente:</p>	<p>III. ...</p>
<p>a). Para los establecimientos mercantiles de impacto zonal y vecinal \$3,608.00</p>	<p>a). ...</p>

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>b). Para los establecimientos mercantiles de bajo impacto \$1,815.00</p>	<p>b). ...</p>
<p>IV. Tratándose de establecimientos mercantiles de impacto vecinal o de bajo impacto que requieran de un Permiso para operar como giro mercantil con impacto zonal, por una sola ocasión o por un periodo determinado de tiempo o por un solo evento en los términos de la Ley de la materia, pagarán una cuota por cada metro cuadrado de \$26.00</p>	<p>IV. ...</p>
<p>V. Por el Aviso para realizar el traspaso de algún establecimiento mercantil en los términos de la Ley de la materia, se pagará una cuota equivalente al 30% del monto de los derechos previstos en este artículo para la expedición del Permiso, independientemente del término transcurrido de la vigencia de dicho Permiso.</p>	<p>V. ...</p>
<p>VI. Por el Aviso para realizar modificaciones a la superficie de algún establecimiento mercantil de impacto vecinal y/o zonal, se pagarán derechos conforme a una cuota de \$1,815.00</p>	<p>VI. ...</p>
<p>Para efectos de la revalidación del Permiso a que hacen referencia las fracciones I y II, se cobrará el 30% del valor del mismo al finalizar el periodo de vigencia que refiere la Ley de la materia.</p>	<p>...</p>
<p>Los Avisos a que hace referencia la fracción III de este precepto, tendrán una vigencia de un año y podrán ser revalidados por periodos iguales,</p>	<p>...</p>

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>siempre que cumplan con las disposiciones de la Ley de la materia, para su otorgamiento, debiéndose pagar el mismo monto que se establece, para su expedición.</p> <p>El Permiso a que se refiere la fracción IV no será objeto de prórroga ni revalidación ni traspaso y tendrá una vigencia de no más de 15 días.</p>	<p>...</p>
<p>ARTICULO 301 BIS.- Las personas físicas o morales que realicen obras o construcciones en la Ciudad de México, deberán cubrir el pago por concepto de aprovechamientos que se indican a continuación, por los cajones de estacionamiento de vehículos motorizados de acuerdo con la cantidad máxima permitida, en términos de la normatividad administrativa aplicable en materia de estacionamientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Del 00.00% al 50.00% de la cantidad máxima permitida en la edificación \$0.00 2. Del 50.01% al 75.00% de la cantidad máxima permitida en la edificación \$87,310.00 3. Del 75.01% al 100.00% de la cantidad máxima permitida en la edificación \$174,618.00 4. En caso de que para inmuebles exclusivamente habitacionales se requiera construir cajones por arriba del 100%, se aportarán \$261,928.00 por cajón adicional. 	<p>ARTICULO 301 BIS.- Las personas físicas o morales que realicen obras o construcciones en la Ciudad de México, deberán cubrir el pago por concepto de aprovechamientos que se indican a continuación, por los cajones de estacionamiento de vehículos motorizados de acuerdo con la cantidad máxima permitida, en términos de la normatividad administrativa aplicable en materia de estacionamientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ... 2. ... 3. ... 4. ...

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO

Por lo anteriormente expuesto y fundado, el suscrito somete a consideración de esta soberanía la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE BICUESTACIONAMIENTOS**, en los siguientes términos:

DECRETO

ARTICULO 191.- ...

I. ...

a). Por los primeros 50 metros cuadrados de construcción así como todos sus accesorios, incluyendo el estacionamiento para vehículos motorizados \$11,811.00

b). Por cada metro cuadrado que exceda a los 50 metros cuadrados y hasta 100 metros cuadrados de construcción, incluyendo todos sus accesorios, incluyendo estacionamiento para vehículos motorizados \$237.00, más la cantidad que resulte del inciso a) de la presente fracción.

c). Por cada metro cuadrado que exceda a los 100 metros cuadrados y hasta 300 metros cuadrados de construcción, incluyendo todos sus accesorios así como estacionamiento para vehículos motorizados \$473.00, más las cantidades que resulten de los incisos a) y b) de la presente fracción.

....

II.

a). Por los primeros 50 metros cuadrados de construcción, incluyendo todos sus accesorios, incluyendo estacionamiento para vehículos motorizados \$23,623.00

b). Por cada metro cuadrado que exceda a los 50 metros cuadrados y hasta 100 metros cuadrados de construcción incluyendo estacionamiento para vehículos motorizados \$473.00, más la cantidad que resulte del inciso a) de la presente fracción.

c). Por cada metro cuadrado que exceda a los 100 metros cuadrados y hasta 300 metros cuadrados de construcción, incluyendo todos sus accesorios, incluyendo estacionamiento para vehículos motorizados \$946.00, más las cantidades que resulten de los incisos a) y b) de la presente fracción.

...

...

III. ...

a). ...

b). ...

IV. ...

V. ...

VI. ...

...

...

...

ARTICULO 301 BIS.- Las personas físicas o morales que realicen obras o construcciones en la Ciudad de México, deberán cubrir el pago por concepto de aprovechamientos que se indican a continuación, por los cajones de estacionamiento de vehículos motorizados de acuerdo con la cantidad máxima permitida, en términos de la normatividad administrativa aplicable en materia de estacionamientos:

1. ...

2. ...

3. ...

4. ...

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en la gaceta oficial de la Ciudad de México. Para su mayor difusión publíquese en el diario oficial de la federación.

SEGUNDO.- Los asuntos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente decreto, se tramitarán y resolverán conforme a las leyes aplicables.

Presentado ante el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, Recinto Legislativo de Donceles, Ciudad de México, a 14 de septiembre del 2022.

S U S C R I B E

Miguel Ángel Macedo Escartín

TÍTULO	INICIATIVA CODIGO FISCAL.2022
NOMBRE DE ARCHIVO	codigo fiscal bic...amiento.2022.docx
ID DE DOCUMENTO	931616832d0990e332ed053905a812322892e5ac
FORMATO FECHA REGISTRO AUDITORÍA	DD / MM / YYYY
ESTADO	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	13 / 09 / 2022 02:42:58 UTC	Enviado para su firma a Miguel Ángel Macedo Escartín (miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx) por miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx IP: 187.220.191.159
 VISUALIZADO	13 / 09 / 2022 02:44:48 UTC	Visualizado por Miguel Ángel Macedo Escartín (miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.168.15.93
 FIRMADO	13 / 09 / 2022 02:45:15 UTC	Firmado por Miguel Ángel Macedo Escartín (miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.168.15.93
 COMPLETADO	13 / 09 / 2022 02:45:15 UTC	El documento se ha completado.