



I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

Congreso de la Ciudad de México

DICTAMEN EN SENTIDO NEGATIVO QUE PRESENTAN LAS COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y DE MOVILIDAD SUSTENTABLE, A LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA LA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 227, SE REFORMA EL PÁRRAFO SEGUNDO DEL ARTÍCULO 235, SE ADICIONA EL ARTÍCULO 235 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL; SE ADICIONA EL ARTÍCULO 159 BIS AL 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, PRESENTADA POR EL DIPUTADO DIEGO ORLANDO GARRIDO LÓPEZ, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

HONORABLE CONGRESO:

A las Comisiones Unidas de Hacienda y de Movilidad Sustentable (las Comisiones Unidas) de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, les fue turnada para su análisis y dictamen la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción XI al artículo 227, se reforma el párrafo segundo del artículo 235, se adiciona el artículo 235 bis a la Ley de Movilidad del Distrito Federal; se adiciona el artículo 159 bis al 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, presentada por el Diputado Diego Orlando Garrido López, integrante de la fracción parlamentaria del Partido Acción Nacional. Las Comisiones Unidas, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículos 29, Apartado A, numeral I, Apartado D, incisos a), c) y f), Apartado E, numeral 1, y 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 4, fracciones VI y XXI; 12, fracción II; 13, fracciones XXI y LV; 67; 68; 72, fracción I; 74, fracción XX y 80, de la Ley Orgánica; y artículos 1, 2, fracciones VI, XXI, XXXIX y XLVIII; 5, fracciones I, II y V, 84, fracción I, 85, fracción I, 103, fracción I, 104, 105, 106, 107, 114, 187, 188, 189, 190, 192, 195, 221, fracción I, 256, 257, 258 y 260, del Reglamento, ambos ordenamientos del Congreso de la Ciudad de México; y demás aplicables, son competentes para el análisis, discusión y dictamen de la iniciativa, presentando a la consideración de las Diputadas y los Diputados integrantes de este Honorable Congreso, el DICTAMEN EN SENTIDO NEGATIVO, conforme a la siguiente:

METODOLOGÍA

Las Comisiones Unidas desarrollaron los trabajos de estudio y dictamen, conforme al procedimiento que a continuación se detalla:

- I. En el apartado de "ANTECEDENTES", se indica la fecha de presentación de la iniciativa con Proyecto de Decreto ante el Pleno del Congreso de la Ciudad de México; así como el turno a las Comisiones Unidas, donde se da cuenta del trámite del proceso legislativo de la iniciativa que origina el dictamen.
II. En el apartado denominado "CONTENIDO DE LA INICIATIVA", se realiza la exposición sucinta, así como la motivación, fundamentación y alcances de la iniciativa con Proyecto de Decreto presentada por el Diputado Diego Orlando Garrido López, realizándose una breve referencia a los temas que la componen; así también los razonamientos y argumentos contenidos en la misma, así como sus alcances.



I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

- III. En el apartado de “**CONSIDERANDOS**”, las Diputadas y los Diputados integrantes de las Comisiones Unidas, expresan los argumentos y valoraciones de la iniciativa con Proyecto de Decreto con base en los cuales se da sustento al sentido negativo del presente dictamen.
- IV. Finalmente, en el apartado denominado “**ACUERDO**”, se emite la decisión respecto de la iniciativa con Proyecto de Decreto, tomando en consideración los argumentos y valoraciones una vez realizado su estudio y dictamen.

## I.- ANTECEDENTES:

1.- En Sesión Ordinaria celebrada el día cinco de marzo de dos mil diecinueve, el Diputado Diego Orlando Garrido López, presentó una **iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción XI al artículo 227, se reforma el párrafo segundo del artículo 235, se adiciona el artículo 235 bis a la Ley de Movilidad del Distrito Federal; se adiciona el artículo 159 bis al 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**; y

2.- El cinco de marzo de dos mil diecinueve, por medio del oficio número **MDPPOPA/CSP/1705/2019**, el Presidente de la Mesa Directiva, Diputado José de Jesús Martín del Campo Castañeda, turnó a las Comisiones Unidas la iniciativa de mérito.

## II.- CONTENIDO DE LA INICIATIVA:

El Diputado Garrido menciona que, 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 diésel, 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 O3 y/o PM10, 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:

<sup>1</sup> <http://www.iedf.org.mx/transparencia/art.14/14.f.01/marco.legal/PGDDF.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%20Oficial%20CDMX.pdf)



Handwritten signature and scribbles in blue ink at the top right of the page.

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Congreso de la Ciudad de México

TABLA 1 ACTIVACIÓN Y SUSPENSIÓN

CONTINGENCIA	ACTIVACIÓN		SUSPENSIÓN	
	(puntos de índice)		(puntos del índice)	
	OZONO	PM10	OZONO	PM10
	promedio en una hora	Promedio a 24 horas	Promedio en una hora	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.

Vertical column of handwritten signatures and scribbles in blue and red ink on the right side of the page.

Los pasados 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 se incrementa en esos días por la pirotecnia, la realidad es que las políticas públicas de la Ciudad deben seguir caminando hacia las 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 provocó 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) por lo que se podía considerar que la Ciudad presentó índices regulares en la calidad del aire, lo que significa aspectos positivos para la salud de niños y niñas, mujeres embarazadas, personas con problemas cardiorrespiratorios y en general para toda la población.

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.

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



I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

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.

Una de las prácticas propuestas por la iniciativa, es el uso del "vehículo compartido," también conocido por los términos en inglés como carpool o carpooling, que consiste en compartir un automóvil con otras personas tanto para viajes periódicos como para trayectos puntuales. 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.

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 trabajadoras y trabajadores a tomar un sólo coche. Y como refuerzo a lo anterior es que la iniciativa busca incentivar a las empresas por medio de estímulos fiscales para la instauración de dicha práctica.

Por otro lado, entre las acciones que se exhorta a llevar a cabo por medio de la iniciativa, no sólo cuando se tiene contingencia o amenaza de la misma, sino 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.

El home office en términos laborales también genera para las empresas que lo implementan mayor productividad según la Universidad de Stanford y Harvard, además de ahorrar tiempos y dinero en el traslado, lo que resulta en un beneficio múltiple para las empresas, sus trabajadores, la movilidad y el medio ambiente de la Ciudad.

En el mismo sentido y de manera complementaria a las acciones 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 en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México no ha sido explotada en su totalidad, al no existir incentivos para su implementación al sector productivo.

Derivado de lo anterior, uno de los objetos principales de la 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.



I LEGISLATURA

## COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

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 empleadas y 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.

El Diputado Diego Orlando Garrido López, el 9 de mayo del presente, mediante el oficio número CCDMX/IL/DOGL/034/2019; envió elementos técnicos y estadísticos adicionales de argumentación para sustentar su iniciativa.

### MARCO NORMATIVO QUE SUSTENTA LA VIABILIDAD DE LA INICIATIVA.

Adicionalmente de lo que establece el artículo 31, fracción IV, de la Constitución Federal relativo a la obligación tributaria, el artículo 25 Constitucional mandata en su párrafo séptimo:

*"Artículo 25. 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.*

...

*Bajo criterios de equidad social, productividad y sustentabilidad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado de la economía, sujetándolos a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando su conservación y el medio ambiente..."*

De tal manera que el texto constitucional no sólo contempla el tema recaudatorio para cumplir con su mandato, sino también el impulso al crecimiento económico proveniente de la inversión y la generación de empleo, claro está que bajo criterios de equidad social, productividad y sustentabilidad, este último concepto se encuentra claramente ligado a temas ecológicos y con el fin de detener los efectos del cambio climático.

Ahora bien, del marco constitucional local podemos advertir en el artículo 16, Apartado A numeral 2 se mandata que la Ciudad deberá tener una movilidad sustentable para minimizar su huella ecológica señalando el uso de una "estructura modal de transporte orientada hacia la movilidad colectiva..." tal como se desprende del texto que se cita a continuación:

"Artículo 16 Ordenamiento territorial

A. Medio Ambiente

2. La biodiversidad, los ecosistemas naturales, el patrimonio genético y las especies nativas son bienes comunes y de interés público; su protección, preservación y recuperación es corresponsabilidad entre los sectores público, privado y social. En la Ciudad de México los seres sintientes gozarán de protección especial.



I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

Las leyes garantizarán su protección para las presentes y futuras generaciones. La Ciudad atenderá a los criterios de sustentabilidad, minimización de la huella ecológica y reversión del daño ambiental.

La Ciudad de México minimizará su huella ecológica, en los términos de emisión de gases de efecto invernadero, a través de una estructura urbana compacta y vertical, nuevas tecnologías, uso de energía renovable, una estructura modal del transporte orientada hacia la movilidad colectiva y no motorizada, vehículos de cero emisiones de servicio público y privado, medidas y políticas de eficiencia energética, políticas de recuperación y conservación de ecosistemas y políticas de aprovechamiento energético del metano generado por residuos orgánicos.”

Mientras que, en su Apartado H, numeral 3, inciso d) mandata lo siguiente:

“Artículo 16 Ordenamiento territorial

...

H. Movilidad y accesibilidad

...

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

(...)

d) Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos;...”

Con lo anterior tenemos el mandato constitucional de la Ciudad de México respecto a generar mecanismos cuyo fin sea el minimizar la huella ecológica, en los términos de la emisión de gases de efecto invernadero, de entre las que destaca la implementación de una estructura modal de transporte hacia una movilidad colectiva, así como el promover el uso de tecnologías que permitan mayor fluidez al tránsito vehicular.

Por otra parte, de conformidad con el artículo 2 de la Ley para el Desarrollo del Distrito Federal como Ciudad Digital y de Conocimiento, se menciona que:

“Artículo 2. Las tecnologías de Información y Comunicación y del Conocimiento son factores de mejoramiento de las condiciones de vida, trabajo, cultura y bienestar de la sociedad, debiéndose combatir todo riesgo de desigualdad y de exclusión que pudiera derivarse de su accesibilidad y sus condiciones de obtención, generación, administración, usufructo y gobernabilidad y de garantizar en todo momento los derechos fundamentales de los habitantes del Distrito Federal.”

Del mismo modo, el artículo 39 de dicha normatividad mandata:

“Artículo 39. La Secretaría del Trabajo y Fomento al Empleo promoverá a las Tecnologías de la Información y Comunicación y del conocimiento como claves para la ocupabilidad, el trabajo por cuenta propia, las nuevas profesiones y las prácticas de trabajo a distancia. La Secretaría de



I LEGISLATURA

## COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

*Desarrollo Económico, promoverá el desarrollo sostenible del Distrito Federal como Ciudad Digital y del Conocimiento,"*

De lo anterior se puede apreciar que el uso de las Tecnologías de Información y Comunicación y del conocimiento son factores de mejoramiento de las condiciones de trabajo, lo cual debe ser garantizado en todo momento como derecho fundamental de las y los habitantes de la hoy Ciudad de México.

Se ordena además que la Secretaría del Trabajo y Fomento al Empleo promuevan dichas tecnologías como claves para las prácticas de trabajo a distancia como en la iniciativa se propone.

### • ASPECTO AMBIENTAL Y DE MOVILIDAD

Al respecto, las y los habitantes de la Ciudad de México, pasan 59 minutos extra al día en el tráfico, lo que se traduce en 227 horas al año si tomamos en cuenta los 230 días laborables. Esto la convierte en la Ciudad con más congestión vehicular de acuerdo al Índice de Tráfico 2017 que realiza TomTom (Euronext: TOM2) reconocida compañía de los países bajos, fabricante de sistemas de navegación, el cual mide 390 ciudades de 48 países en el mundo con datos de 2016.

De acuerdo con el reporte, durante todo el día las vías más transitadas de la capital mexicana son Constituyentes, Viaducto Río de la Piedad y Viaducto Presidente Miguel Alemán. Las arterias con menor congestión son Boulevard Puerto Aéreo, Avenida Doctor Ignacio Morones Prieto y Avenida Cuauhtémoc. Siendo la metodología de TomTom la siguiente "Los porcentajes de nivel de congestión representan la cantidad medida del tiempo de viaje adicional experimentado por los conductores durante todo el año. Esto es en comparación con los tiempos de viaje medidos durante condiciones no congestionadas. Calculamos e informamos el nivel de congestión general (todo el día) y los niveles de congestión de las horas pico de la mañana y la tarde para cada ciudad." "Para ilustrar, un nivel de congestión general del 36% significa que un viaje promedio realizado toma un 36% más de lo que lo haría en condiciones no congestionadas."

"Tenemos en cuenta las carreteras locales, arteriales y autopistas. El tamaño de la muestra para cada ciudad se expresa en términos de la distancia total del vehículo conducida para el periodo. Todos los datos se basan en mediciones de GPS reales de la base de datos de tráfico histórica de TomTom. Para algunas ciudades utilizamos datos de GPS de nuestros socios, como AutoNavi. Los mapas interactivos hacen uso de Leaflet".

Lo anterior sirve de apoyo para advertir sobre el problema de movilidad que actualmente vive la Ciudad de México y que se pretende combatir mediante la iniciativa a dictaminar.

Es importante destacar que la Ciudad de México, es de 390 ciudades la que tiene más congestión vehicular, esto tiene repercusión tanto para la movilidad, como para el medio ambiente y para las y los trabajadores, es decir, para la colectividad.

Por otra parte, de acuerdo a cifras de Instituto Nacional de Estadística y Geografía obtenidas por el periódico "Excelsior" de la Encuesta Intercensal 2015, la población que ingresa a la Ciudad de México de la zona metropolitana para estudiar o trabajar asciende a 1,720,145 de las cuales un 39 a 47 por ciento tardan de



I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

una a dos horas en sus traslados, por otra parte y con respecto a las y los capitalinos se señala que "la Encuesta Intercensal, 2015 estima que del total de la población ocupada que asciende a cuatro millones, 1.7 laboran en una delegación o entidad diferente a su residencia. Es decir, 41.6 por ciento de la fuerza laboral.

*Para trasladarse a sus empleos, 28 por ciento de las y los capitalinos tardan de 31 minutos a una hora, en tanto que 21.8 por ciento dijeron ocupar de 16 a 30 minutos, 15.9 por ciento tarda más de una hora y hasta dos horas y el mismo porcentaje señaló que tardan hasta 15 minutos en hacerlo.*

*Los medios de transporte que más utilizan las y los trabajadores que habitan en la Ciudad de México para llegar a sus lugares de labores son el camión, taxi combi y colectivo con 46 por ciento, seguido del uso de vehículo particular con 25.8 por ciento de las y los trabajadores.*

*El Metro, Metrobús, y tren ligero es utilizado por 21 por ciento de las y los trabajadores capitalinos, 17.2 por ciento llegan a sus empleos caminando y dos por ciento lo hace en bicicleta. El estudio también señala que 1.4 por ciento de las y los trabajadores acude a sus empleos en transporte de personal laboral".*

Es importante recalcar que si el uso del automóvil asciende a más del 25% de las 4 millones de personas ocupadas, es una cifra que explica el porqué de los embotellamientos habituales en la Ciudad pero por otra parte si señalamos los tiempos de traslado que superan los 31 minutos a 1 hora de las y los capitalinos y de la zona conurbana de 1 a 2 horas, podemos apreciar que las y los trabajadores que laboran en la Ciudad de México pierden una parte considerable de su tiempo simplemente en los traslados a su lugares de trabajo, esto significa un menor rendimiento para sus actividades habituales pero sobre todo que esa pérdida de tiempo puede incidir en sus relaciones habituales, en sus hábitos alimenticios o que considere realizar un deporte o alguna actividad cultura ya que esa parte de su tiempo la invierte simplemente en el traslado a su trabajo.

De igual manera se puede apreciar de la iniciativa que busca mejorar la calidad de aire en la Ciudad de México, ya que, de acuerdo con información que se proporciona en el documento, a través del enlace <http://www.iedf.org.mx/transparencia/art.14/14.f.01/marco.legal/PGDDE.pdf>, en la Ciudad 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 combustibles de efecto invernadero.

De acuerdo a datos del diario Reforma, doce horas al día son consideradas caóticas para la circulación de la Ciudad, derivado del crecimiento del parque vehicular, obras y miles de autos que salen a las calles. En la actualidad, según el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), las horas pico son de:

- 6:00 a 10:00 hrs (4 horas);
- 12:00 a 16:00) hrs (4 horas);
- 18:00 a 22:00 hrs (4 horas).

Según la entonces Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal reportó que durante las horas pico circulan alrededor de 7 millones de autos al día. Mientras que el parque vehicular pasó de 3.8 millones en 2004 a 5.3 millones en 2014, y en 2017 el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, registra un parque vehicular





I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

de 5,471,904 unidades, es decir, cada día la población adquiere más vehículos para transportarse en la Ciudad.

La organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) señala que los atorones en la Zona Metropolitana representan una pérdida de 82 millones de pesos al año, equivalente al 3.1% del Producto Interno Bruto regional. De ahí que sea urgente implementar medidas que permitan desincentivar el uso del vehículo para el traslado de la y el trabajador. De ello es que la iniciativa resulta una medida viable, en razón de que busca ayudar a disminuir la contaminación y mejorar la movilidad de la Ciudad.

## • ASPECTOS TRIBUTARIOS

En el artículo 1° de la Ley de Ingresos 2019; menciona que el Gobierno de la Ciudad de México estima obtener ingresos totales de una entrada de \$234,016,325,575 y por concepto de impuestos por un monto de \$57,390,7389,966, de los cuales, el Impuesto sobre Nóminas, se calcula en su recaudación por \$24,431,932,893, si tomamos en consideración que el 40% equivaldría a la cantidad de \$9,772,557,157, significa un poco más del 4% del total de ingresos de la Ciudad (\$49,360,653,023), por lo que en el entendido de afectar de la menor forma posible el ingreso de la Ciudad, se propone modificar la propuesta realizada del 40% al 2% el incentivo de exención del Impuesto sobre Nómina y asimilables lo que representaría alrededor de \$488,627,857, es decir, menos del 0.3% del presupuesto total de la Ciudad.

Lo anterior si consideramos que, suponiendo sin conceder, todos los que se encuentran bajo dicho supuesto estuvieran aplicando alguna de las medidas que precisa la iniciativa, es decir, se parte del supuesto en que todos implementen alguna de las medidas como el carpool, home office o teletrabajo o la implementación de transporte laboral en al menos el 30% de su plantilla laboral, pues tal como se desprende de la propia redacción del articulado propuesto, se trata de una medida para incentivar, más no una imposición de la cual la contraiga la o el contribuyente o la o el trabajador un perjuicio en su ganancia o ingreso respectivamente.

Con ello se quiere decir, en término coloquial, que la medida no representa una merma o detrimento en las finanzas del Gobierno de la Ciudad de México, por el contrario, representa la generación de mecanismos alternos que contribuyen a mejorar la calidad del aire de nuestra Ciudad, así como a incentivar el uso de medios alternos de transporte, reduciendo gastos en temas de movilidad como actualmente se desarrolla.

Con esta modificación a la iniciativa, el impacto al erario no rebasaría el 1% del Presupuesto de Egresos de 2019, y en contraposición generaría grandes beneficios para la salud pública, el medio ambiente y la movilidad urbana, en el cual el Gobierno ahorraría recursos considerables.

### Para lo cual propone las siguientes reformas y adiciones:

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



COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Congreso de la Ciudad de México

LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL	
TEXTO ACTUAL	TEXTO NORMATIVO PROPUESTO
<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 medio ambiente;</p> <p>IV. La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo;</p> <p>V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito de demás ordenamientos;</p> <p>VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizado en la incidencia de hechos de tránsito;</p> <p>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;</p> <p>VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;</p> <p>IX. El significado y preservación de la señalización vial; y</p> <p>X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.</p>	<p>Artículo 227-...</p> <p>I a la X ...</p>



I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

Congreso de la Ciudad de México

LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL	
TEXTO ACTUAL	TEXTO NORMATIVO PROPUESTO
<p>Sin correlativo</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 empresarial y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre sus empleados.</p>	<p><b><i>XI. El uso del vehículo particular compartido.</i></b></p> <p>Artículo 235.-...</p> <p>La Secretaría, <b>en coordinación con la Secretaría de Finanzas</b>, proporcionará estímulos fiscales en 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, <b>así como la modalidad de trabajo desde casa.</b></p> <p><b><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></b></p>
<p>Sin correlativo</p>	

*[Handwritten signatures and notes in blue and red ink on the right margin]*



COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Congreso de la Ciudad de México

CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TEXTO ACTUAL	TEXTO NORMATIVO PROPUESTO
Sin correlativo	<b>"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."</b>

III.- CONSIDERANDOS:

**PRIMERO.-** La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 31, fracción IV, establece que es una obligación de las y los mexicanos:

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

La citada fracción menciona que es obligación de las y los mexicanos, así como de las personas morales y extranjeros, transferir una parte de su patrimonio a la Hacienda Pública de la Federación, entidades federativas, Ciudad de México y los municipios, sujeta a tres principios: proporcionalidad, equidad de las contribuciones y legalidad.

Por otra parte, Gabino Fraga indica que: **"El sostenimiento de la organización y funcionamiento del Estado, implica necesariamente gastos que éste debe atender procurándose los recursos indispensables."**<sup>3</sup>

Asimismo, el principio de generalidad tributaria implica que, cuando una persona se halla en las condiciones que marca el deber de contribuir, debe tributar, sin importar cual sea el sexo, nacionalidad, edad, estructura jurídica, categoría social o preferencia ideológica, entre otros criterios, lo que implica que no habrá excepciones, dada la existencia de la capacidad de tributar, la recaudación de recursos para el sostenimiento de los gastos públicos. Configurándose este principio como la condición necesaria para igualar en la imposición y como mandato de las y los legisladores para que al tipificar los hechos punibles de los distintos tributos se agote, en lo posible todas las manifestaciones de capacidad económica, buscando la riqueza donde esta se encuentra.

<sup>3</sup> Gabino Fraga. Derecho Administrativo, Editorial Porrúa, Décimo Tercera Edición 1969, pp. 331.



I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

**SEGUNDO.-** Las y los legisladores tienen la facultad para establecer no sólo los ingresos, sino los gravámenes a las erogaciones o gastos en dinero o especie, en este caso el Impuesto sobre Nóminas aplicando la tasa del 3%, es el gravamen de la erogación por concepto de remuneración al trabajo personal subordinado, ya que el gravar esa actividad supone la capacidad contributiva real, que de no existir haría imposible dichas erogaciones, ya que los gastos realizados por las y los patrones a propósito del pago de sueldos, reflejan la manifestación real de la capacidad económica, y consecuentemente, son susceptibles de ser gravados por el Congreso Local.

**TERCERO.-** Por otro lado, atendiendo los principios de Equidad Tributaria: "*tratar igual a los iguales y desigual a los desiguales*"; y de acuerdo al artículo 33 Constitucional, así como el de "**Gasto Público**", el cual obliga al Estado a que el gasto sea destinado al cumplimiento de los fines, objetivos y responsabilidades a su cargo, como lo ha resuelto la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que señala "*...tiene un sentido social y un alcance de interés colectivo, por cuanto el importe de las contribuciones recaudadas se destina a la satisfacción de necesidades colectivas o sociales, o a los servicios públicos, así como el concepto material de "gasto público"*", estíban el destino de la recaudación que el Estado debe de garantizar en beneficio de la colectividad"<sup>4</sup>.

Ya que la Ciudad de México según el Informe de Avance Trimestral de enero a diciembre de 2017, ejerce casi 190 mil millones de pesos cada año en los servicios públicos, es decir, que cada mes la Ciudad invierte 16 mil millones de pesos en los servicios de seguridad, justicia, transporte, suministro de agua, alumbrado, pavimentación y recolección de basura entre otros, además del mantenimiento y construcción de obras públicas; así como programas sociales dirigidos a la población más vulnerable de la Ciudad. El pago de los impuestos, también ayuda al pago de la deuda pública y de subsidios, que suman la cantidad de 9 mil millones de pesos.

Es decir, que la Ciudad paga cada año alrededor de 200 mil millones de pesos, contribuyendo de esa manera al gasto público, atendiendo la satisfacción de necesidades colectivas o sociales, por lo que al proponer la exención del 2% del Impuesto sobre Nóminas no abonaría a cumplir al concepto de "**Gasto Público**", además de que es el impuesto que más recauda en la Ciudad y la iniciativa no establece en qué forma se compensaría el dejar de recibir ese impuesto, generando un desequilibrio presupuestal en la Hacienda Pública de la Ciudad.

**CUARTO.-** El Diputado Garrido López menciona en su iniciativa, como una estrategia para reducir el número de vehículos particulares en circulación, debido al intenso tráfico que generan, así como para mejorar la calidad de aire en la Ciudad de México, ya que, de acuerdo con la información que él mismo proporciona, en la Ciudad 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 combustibles de efecto invernadero.

La iniciativa sería viable si ayudaría a disminuir la contaminación y mejorar la movilidad en la Ciudad; sin embargo, el diputado Garrido no presenta ningún estudio técnico sobre qué tanto mejoraría la calidad del aire y cuántos vehículos dejarían de circular si se aplica esta medida.

<sup>4</sup> Época: Novena Época. Registro: 163302 Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Tipo de Tesis: Aislada Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XXXII, Diciembre de 2010 Materia(s): Administrativa Tesis: XXI.1o.P.A.132 A Página: 1813. Amparo en revisión 504/2009. Compañía Hotelera Romanos Le'Club, S.A. de C.V. 23 de junio de 2010. Unanimidad de votos. Ponente: Xóchitl Guido Guzmán. Secretario: Jorge Vladimir Osorio Acevedo.



I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

No hay relación directa o causa efecto entre los esfuerzos que realizarían las trabajadoras y los trabajadores, quienes se organizarían y estarían dispuestos a compartir sus vehículos con otras personas y la exención del 2% del Impuesto sobre Nóminas para las empresas.

De hecho, existe en el mercado la empresa *Waze Carpool*<sup>5</sup> que ofrece sus servicios a través de una app para acabar, o al menos, reducir el tráfico en la Ciudad. *Waze Carpool* es una app que busca solucionar los problemas de tráfico en México, buscando aprovechar todos los asientos del carro y ponerlo al servicio de los demás, es decir, se da un "ride" a alguien si sus rumbos son los mismos -o parecidos- a las o los dueños del vehículo.

Si ya hay una empresa en el mercado que está contribuyendo a reducir el tráfico de la ciudad, ¿por qué razón se tendría que exentar el 2% del Impuesto sobre Nóminas a las empresas? ¿Qué valor agregado añadirían las empresas que justifique un beneficio fiscal? Por esta razón, esta iniciativa se dictamina en sentido negativo debido a que las empresas no contribuirían para operar este programa que ya está funcionando en las calles de la Ciudad.

**QUINTO.-** La iniciativa que el Diputado Garrido presenta acerca del "Trabajo en Casa o Remoto" (home office), su objetivo es fomentar que una población importante de trabajadoras y trabajadores dejen de asistir normalmente a sus centros de trabajo y, en lugar de ello, trabajen en sus propias casas, con el propósito de reducir los congestionamientos que sufre la Ciudad a diario y voltear hacia una movilidad sustentable.

La práctica del home office podría traer beneficios para las empresas, la movilidad y el medio ambiente, pero la propuesta no aporta información y tampoco los elementos técnicos suficientes para saber qué porcentaje de las y los capitalinos que acude todos los días a trabajar podría participar en este programa. El Diputado Garrido no menciona datos ni hace un análisis técnico al respecto, sólo se concreta a citar casos de otros países donde algunas empresas están instrumentando este tipo de programas.

No existe ninguna justificación para apoyar con beneficios fiscales a las empresas si en la iniciativa se menciona que aquellas que ya promueven esta práctica están obteniendo buenos resultados en sus índices de productividad, así como ahorros en sus instalaciones (agua, luz, internet) y el mejoramiento del medio ambiente laboral. Inclusive, se puede decir que los ahorros que obtienen las empresas son a costa de las y los trabajadores, ya que éstos utilizan sus propios recursos (computadoras, agua, luz, internet, etc.) para desarrollar su trabajo y esos costos los absorben ellas y ellos mismos.

De acuerdo con el análisis de las Comisiones Unidas sobre la práctica del home office, no se tiene evidencia de los resultados favorables que esta estrategia pudiera generar. Algunas empresas lo realizan previo análisis costo-beneficio, ya que se dieron cuenta que el programa era viable para mejorar sus índices de productividad, mas no porque persiguieran un beneficio fiscal. La lógica empresarial neoliberal cuando habla de productividad quiere decir intensificación, explotación y deterioro del trabajo.

<sup>5</sup> Waze lanza su servicio de carpooling en México en Revista Expansión, Mar 26 de marzo de 2019.

<https://expansion.mx/tecnologia/2019/03/26/waze-lanza-su-servicio-de-carpooling-en-mexico>



I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

Citando a Juan José Castillo Alonso, experto de la sociología del trabajo y académico de la Universidad Complutense de Madrid, la productividad es la producción (física o en términos monetarios) por trabajadora y trabajador o por hora trabajada, lo que significa que la intensificación de productividad provoca un aumento de la capacidad productiva, es decir, es así como la lógica neoliberal pretende medir y definir quién es productivo y quién no.

Por tanto, el descuento del 2% al Impuesto sobre Nóminas que pretende el Diputado Garrido no es procedente, ya que no tiene ninguna relación entre los beneficios que están obteniendo algunas empresas (mejoras en sus niveles de productividad y ahorros) y los beneficios fiscales que pretende con la iniciativa.

El Diputado Garrido no habla sobre el porcentaje de la población que se beneficiaría con esta acción, pues estaría dirigida principalmente a las empresas, más no a la mayoría de las y los trabajadores. Tampoco presenta un análisis claro que determine por qué se debe aplicar un descuento del 2% al Impuesto sobre Nóminas, ni menciona información financiera acerca del boquete que esta medida ocasionaría a las finanzas de la Ciudad, ni mucho menos establece al menos alguna estrategia para compensar esos impuestos.

Con esta iniciativa indudablemente ganarían las empresas y propiciaría la pérdida de recursos a la hacienda pública de la Ciudad, ya que el Impuesto sobre Nóminas representa el ingreso más importante de los ingresos locales.

**SEXTO.-** El artículo 1º de la Ley de Ingresos 2019, menciona que el Gobierno de la Ciudad de México estima obtener ingresos por concepto de impuestos por un monto de **\$57,390,738,966**, de los cuales, el **Impuesto sobre Nóminas**, que es el más importante, genera **\$24,431,392,893**, es decir, el **42.57%**, por encima del **Impuesto Predial** que se estima en **\$16,973,460,914** y representa el **29.57%**. Suponiendo que todas las empresas o, al menos, la mayoría se beneficiara con la iniciativa, se dejaría de captar la cantidad de **\$9,772,557,157**, lo que representa el **17.03%**, de los impuestos totales de la Ciudad de México.

Por tal razón, se desecha la iniciativa que presenta el Diputado Garrido, ya que además no menciona cómo se compensaría esa pérdida de recursos, lo cual generaría un desorden financiero en las finanzas públicas de la Ciudad de México y no se podrían financiar diversos programas sociales que están comprometidos y dirigidos para atender a la población de menores ingresos.

**SÉPTIMO.-** Otra estrategia que el Diputado Garrido señala en la iniciativa, es el uso del **"Transporte laboral"** como una medida para que las y los trabajadores dejen de usar su vehículo particular y, de esta manera, aunada a las dos anteriores, sirva para mejorar la movilidad en la Ciudad de México y disminuir la contaminación al medio ambiente.

Cabe mencionar que actualmente muchas empresas, a lo largo y ancho del país, principalmente donde se asientan empresas maquiladoras y el servicio de transporte no es muy eficiente, dichas empresas otorgan esa prestación laboral hacia las y los trabajadores, con la finalidad de que éstos lleguen puntualmente a sus centros de trabajo y no falten; en otros casos, esa prestación ha sido ganada por las y los trabajadores en el marco de las negociaciones sindicales. En ambas situaciones tal medida ha contribuido a mejorar los niveles de productividad.



I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

Adicionalmente, el Diputado Garrido, no presenta ningún dato o cálculo que indique ¿qué tanto disminuiría la contaminación si se aplica esta acción, o qué tanto ayudaría a mejorar la movilidad si las empresas otorgaran esa prestación a sus trabajadoras y trabajadores?

Asimismo, el párrafo V del artículo 7, de la Ley del Impuesto sobre la Renta define por previsión social a las erogaciones efectuadas que tengan por objeto satisfacer contingencias o necesidades presentes o futuras, así como el otorgar beneficios a favor de las y los trabajadores tendientes a su superación física, social, económica o cultural permitiendo el mejoramiento de su calidad de vida o de su familia [...] entre otras cosas se considera como una prestación social o gasto de previsión social **la ayuda para transporte**, que es deducible para las empresas, situación considerada a nivel federal en beneficio para las empresas y las y los trabajadores.

En contraposición, el Gobierno que encabeza la Doctora Claudia Sheinbaum apuesta por la mejora, eficiencia y ecologización del transporte público de la Ciudad, reto considerable que dejó la administración pasada ante su intento deliberado de dismantelar la Red de Transporte Público, quitando unidades y rutas.

Hace unos días, en un informe que presentó a la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, Alán García Fernández, Jefe del Departamento de Infraestructura Vial, Equipamiento Urbano y Sendero Seguro de la Red de Transporte Público, explicó que en sólo tres meses la actual administración logró incrementar la flota en circulación de un promedio de 600 a 810 unidades, lo que trajo un aumento en el número de las y los usuarios.

Por esta razón, se desecha la iniciativa, ya que en la práctica las empresas que han optado por apoyar a sus trabajadoras y trabajadores con el servicio de transporte laboral como una prestación, lo han hecho con el propósito de que las y los trabajadores lleguen puntualmente a sus centros de trabajo y puedan rendir mejor para aumentar la productividad de las empresas.

**OCTAVO.-** De acuerdo con el análisis de la Unidad de Estudios de Finanzas Públicas, del Congreso de la Ciudad de México, recibido el 9 de mayo del año en curso (**análisis realizado con la información presentada el cinco de marzo de dos mil diecinueve por el Dip. Garrido**) y con base en la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017<sup>6</sup>, en 2017 se realizaron, en promedio, 17.3 millones de viajes diarios entre semana, de los cuales 432,816 viajes tuvieron como objetivo ir a la oficina.

El promedio de ocupantes por automóvil en cada viaje fue de 1.5 personas, lo que permite estimar que se trasladan a las oficinas en automóvil un promedio de 649,224 personas en la Ciudad en días laborables. Retomando la iniciativa del Diputado Garrido, si aumenta el promedio de ocupantes de 1.5 personas por automóvil a 2, el número de viajes se reduciría en 0.6%; si el aumento de ocupantes por automóvil fuera de 3, la reducción de viajes sería de 1.3%; y si el aumento promedio de ocupantes por viaje fuera de 4, el ahorro de viajes sería de 1.6%.

Esto es en el supuesto de que los 649,224 viajantes en automóvil a la oficina entraran al programa de automóvil compartido; sin embargo, la propuesta en comento permite que las empresas obtengan el 40% de exención en

<sup>6</sup> Todas las cifras de movilidad expuestas provienen directamente —o han sido calculadas— con base en la encuesta de Origen-Destino de los Hogares 2017. INEGI.





COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

# Congreso de la Ciudad de México

el pago del Impuesto sobre Nóminas, con la comprobación de que sólo el 30% de sus empleados participen en este o cualquiera de los otros dos programas, esto es 194,767 empleados.

Considerando los 17.1 millones de viajes que se realizan diariamente en la Ciudad, en día laborable entre semana, en el supuesto de que el 30% de las personas que viajan actualmente en automóvil a la oficina (194,767) participaran en el programa, los beneficios viales potenciales serían los siguientes: la reducción del número de viajes en el total de viajes diarios sería de 0.19% para el escenario de un promedio de 2 ocupantes por vehículo; de 0.38% en el escenario de viajes con un promedio de 3 ocupantes; y de 0.47% en el escenario de un promedio de 4 ocupantes por vehículo.

Para estimar cuál sería el tamaño del sacrificio fiscal de la iniciativa que propone el Diputado Garrido, la Unidad de Estudios de Finanzas Públicas lo aborda en dos escenarios:

- Se supone que las 649,224 personas que en 2017 realizaban 432,816 viajes automóvil oficina (1.5 ocupantes por vehículo) son el 30% de un conjunto mayor equivalente al 100% (2,164,080 empleadas y empleados), cuyas remuneraciones constituyen la base del pago del 3% de la nómina por el Impuesto sobre Nóminas.
- O bien, las 649,224 personas viajantes constituyen el 100% de la base de las remuneraciones sobre las cuales se calcula la nómina que debe ser gravada con el 3%.

Agrega la Unidad de Estudios de Finanzas Públicas que, suponiendo que cada una de las empleadas y empleados perciba un ingreso promedio de 15 mil pesos mensuales, se tiene lo siguiente:

En el escenario a) donde participan 2,164,080 empleadas y empleados, al multiplicar esta cifra por el ingreso promedio de cada persona (\$15,000.00), y después por el 3%, arroja la cantidad de \$973,836,000. A ésta última se le aplica el 40% del descuento por programas de auto compartido, trabajo remoto o transporte de personal, el resultado del sacrificio fiscal por mes es de \$389,534,400, es decir, \$4,674,412,800 por año.

Con respecto al escenario b) y siguiendo la misma metodología, al tratarse de 649,224 empleadas y empleados, el monto del descuento fiscal es de \$116,860,320 por mes y \$1,402,323,840 por año.

Para apreciar más el tamaño del sacrificio fiscal, según información de la Unidad de Estudios de Finanzas Públicas, con base en información proporcionada por el Gobierno de la Ciudad de México, en la Cuenta Pública de 2018, el Sistema de Transporte Colectivo Metro recibió subsidios anuales por \$6,685,800,000 y una parte importante de dichos subsidios provienen del Impuesto sobre Nóminas, pero en cambio realiza un promedio de poco más de 5 millones de viajes diariamente, lo cual permite que una gran cantidad de personas utilicen este medio de transporte para ir a sus centros de trabajo. Así, el sacrificio fiscal en el escenario a) representa el 69.9% del subsidio al Metro en 2018 y el 19.1% del total de Impuestos sobre Nóminas que el Gobierno de la Ciudad estima captar para 2019; mientras que en el escenario b), equivale al 20.97% del subsidio al Metro en 2018, y el 5.74% del Impuesto sobre Nóminas de 2019.

Con base en el análisis de las Comisiones Unidas, se concluye que el beneficio que se lograría es muy poco en comparación con el sacrificio fiscal anual de \$4,674,412,800. Por lo tanto, el beneficio vial de las propuestas en comento no compensa el sacrificio fiscal y sus consecuencias negativas en el financiamiento de otros programas



COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Congreso de la Ciudad de México

de impacto en la movilidad de la Ciudad. Ahora, con el porcentaje actualizado de reducción del 2% y usando la misma metodología, el impacto presupuestal sería de \$233,720,640 al año.

NOVENO.- Respecto a los posibles beneficios adicionales por la aplicación de los programas de trabajo remoto y transporte de personal, la Unidad de Estudios de Finanzas Públicas señala que no existe información sobre la cobertura y posible de esta modalidad de trabajo en la Ciudad de México y agrega: "Pese a que las estadísticas señalan que aumenta la productividad y disminuyen costos con esquemas de trabajo flexible, en México no existe una cultura organizacional para implementar cambios como el trabajo a distancia o el llamado home office".7

Asimismo, no existen beneficios adicionales, puesto que el universo máximo de viajes diarios en automóvil a la oficina al que deben aplicarse los cálculos, se mantiene fijo en los que informa la Encuesta de Origen y Destino 2017, es decir, las y los posibles participantes en los programas de trabajo remoto y de transporte de personal deben provenir necesariamente del mismo universo de personas que realizan viajes a la oficina en automóvil, en día laborable, para que tengan impacto de alivio vial en su participación.

Por otro lado, el trabajo de investigación de la Unidad de Estudios de Finanzas Públicas arroja información que se relaciona con la estructura de las unidades productivas en la Ciudad, según su tamaño de acuerdo al número de las y los trabajadores que laboran en ellas y el peso específico de las remuneraciones que se pagan en cada estrato de dimensión de las unidades productivas.

Tamaño de la empresa	Personal ocupado total
Micro	1 a 9
Pequeña	10 a 49
Mediana	50 a 249
Grande	Más de 250

Cabe señalar que las empresas que tienen un mayor número de las y los empleados, las que realizan mayores pagos por remuneraciones (empresas medianas y grandes) son las que cuentan con los recursos para instrumentar los programas de carpool, home office y de transporte de personal.

Número de unidades económicas en la Ciudad de México por tamaño de empresa		
Tamaño de empresa (personal)	Número de unidades económicas	%
0 a 5	399,360	84.6
6 a 10	32,229	6.8
11 a 30	24,637	5.2
31 a 50	6,118	1.3
51 a 100	4,326	0.9
101 a 250	2,773	0.6
250 o más	2,512	0.5
<b>Total</b>	<b>471,955</b>	<b>100.0</b>

Fuente: INEGI. Directorio Nacional de Unidades Económicas (DENUE).

7 Martha Millán, Directora de Servicios Corporativos Globales de NewmarkNkight (NNK), Agencia Reforma, lunes 22 de abril de 2019.

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

En contraste, la mayoría de las empresas y las que mayor número de empleos generan son las de tamaño micro y pequeño y equivalen al 98% de los establecimientos en la Ciudad. Por lo tanto, se concluye que la iniciativa del Diputado Garrido tiende a apoyar a las empresas más grandes de la Ciudad, sin dejar posibilidades de participación a las micro y pequeñas empresas que son las más vulnerables.

**DÉCIMO.-** El Diputado Diego Orlando Garrido López, refiere en su reserva de la iniciativa, como argumento adicional, que dentro del marco legal y adicional a lo que marca el artículo 31, fracción IV, de la Carta Magna, el artículo 25, párrafo séptimo señala que se apoyará y se impulsará a las empresas de los sectores social y privado de la economía, sujetándolos a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando su conservación y medio ambiente.

Sin embargo en el “Análisis sobre la interpretación y aplicación jurídica de la responsabilidad social de las empresas privadas, el artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.”, señala que “...el espíritu del citado artículo es el fomento al crecimiento económico y el empleo y una justa distribución del ingreso y la riqueza, que permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, garantizado por el Estado” y continúa: “Consideramos que es bueno que las empresas maximicen su beneficio económico, eso es indiscutible, pero también deben aprender a convivir con la sociedad de manera responsable y ordenada, deben tomar en cuenta que el desarrollo de las actividades empresariales impacta en toda la comunidad, no únicamente en el medio ambiente, en realidad tienen un impacto en todas las personas, es decir, en la sociedad en general a la que le deben respeto.”<sup>8</sup>

El hecho de que se encuentre regulada la rectoría del desarrollo nacional en la Carta Magna, es porque tiene por objetivo garantizar de manera integral y sustentable el crecimiento económico y la competitividad del país, disponiendo de distintas estrategias e instrumentos, alentando la producción, concediendo subsidios, estimulando la exportación de sus productos e implementa facilidades para la importación de materia prima.

Aunado a lo anterior el estudio realizado por la Unidad de Estudios de Finanzas Públicas del Congreso de la Ciudad de México, enmarca la importancia del Impuesto sobre Nóminas, señalando que los recursos que aporta, son esenciales para la Hacienda Pública de la Ciudad de México y que su trascendencia radica tanto en su naturaleza como en la importancia absoluta y relativa de los montos recaudados.

Y continúa: “En cuanto a su naturaleza, se trata del impuesto mediante el cual la Ciudad recupera parte del costo de contribuir a la muy alta productividad que alcanzan las actividades económicas en la entidad. Esta elevada productividad es producto de la confluencia de la inversión privada, la actividad social, educativa, científica y cultural, así como de la inversión y el gasto público. La relevancia de la inversión y gasto públicos se ejemplifican en los esfuerzos económicos que realiza la Ciudad para garantizar la movilidad cotidiana de millones de personas en sus traslados hogar-trabajo-hogar, pero igualmente en los movimientos hacia las escuelas, los centros comerciales, culturales, etcétera. Ya sea en transporte público, o garantizando la infraestructura y equipamientos necesarios para la movilidad en transporte privado, incluidas las tareas de operación y mantenimiento de la red vial de la capital, señalización y la seguridad y regulación del tránsito, considerando también la movilidad de mercancías y servicios, entre otros.

<sup>8</sup> <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-privado/article/view/9057/11106>

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

Esto, a la par de garantizar, entre muchos otros, los servicios vitales para la operación de la vida de las empresas en la Ciudad, tales como el suministro de agua potable y el servicio de drenaje, actividades ambas subsidiadas, por citar un ejemplo.”

**DÉCIMO PRIMERO.-** En análisis del marco normativo adicional que presenta, señala que el artículo 16, Apartado A, numeral 2, dispone que la Ciudad deberá tener una movilidad sustentable, sin embargo, dándole lectura completa a lo señalado por el diputado proponente, en efecto el artículo citado, detalla que la Ciudad de México minimizará su huella ecológica, en términos de emisión de gases de efecto invernadero, a través de una estructura urbana compacta y vertical, nuevas tecnologías de uso de energía renovable, una estructura modal del transporte orientada hacia la movilidad colectiva y no motorizada, vehículos de cero emisiones de servicio público y privado, medidas y políticas de eficiencia energética, políticas de recuperación y conservación de ecosistemas y políticas de aprovechamiento energético del metano generado por residuos orgánicos, y como puede apreciarse señala claramente, que el transporte estará orientado hacia la modalidad colectiva.

En su análisis del diputado señala, que el Apartado H, numeral 3, inciso d), del mismo artículo expresa que se tendrá movilidad y accesibilidad, siendo las autoridades de la Ciudad las que desarrollen y ejecuten políticas de movilidad, promoviendo sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular; así como el mantenimiento óptimo de las vialidades y la regulación de los estacionamientos.

En ese sentido se hace necesario señalar que dentro de las estrategias para mejorar la movilidad el gobierno de la Ciudad de México implementará lo siguiente:

1. Rescate y mejora del transporte público con la adquisición de 100 unidades nuevas en Servicio de Transportes Eléctricos, 800 unidades nuevas en Red Transportes de Pasajeros; mantenimiento mayor a trenes del Sistema de Transporte Colectivo Metro; remodelación de 2 Centros de Transferencia Modal; programa de gestión de las aglomeraciones en al menos 5 estaciones de Metrobús, e implementación y/o recuperación de carriles exclusivos para transporte público.
2. Gestión del tránsito y estacionamiento, en la Ciudad de México existen 18,000 intersecciones primarias, de las cuales 3,200 cuentan con semáforo, las cuales no han tenido modificaciones ni actualizaciones en los últimos años, por lo que se propone:
  - a. Integración del sistema de semáforos de la Ciudad, orientado a facilitar flujos vehiculares y a proteger a las personas más vulnerables de la vía.
3. Estrategia de regulación de los servicios privados de movilidad, lo cuales cubren necesidades diferentes, causando distorsiones que afectan la calidad del servicio y la seguridad de las y los usuarios, también, se encuentran servicios que cubren las necesidades de traslado de último tramo, como los mototaxis, que no se encuentran regulados y presentan diversos problemas de seguridad derivados de utilizar vehículos no diseñados para brindar tales servicios, y la innovación tecnológica ha llevado a la aparición de sistemas de bicicleta sin anclaje y patines del diablo eléctricos que amplían las opciones de transporte de la ciudadanía y resultan convenientes para viajes cortos, ocupando de forma indebida el espacio público o conflictos con otras personas, existiendo la posibilidad real de un crecimiento masivo de estos



I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

sistemas que lleve a obstaculizar el tránsito de peatones, a un uso inseguro de estos vehículos y al desprestigio del uso de la bicicleta como medio sustentable de movilidad. Por lo anterior, se propone regular los servicios de taxi y los lineamientos de la operación de sistemas de bicicleta sin anclaje y patines del diablo eléctrico.

4. Integración del uso de la bicicleta al sistema de movilidad con una expansión de un 15% de la red de ciclovías. Aumento de un 100% de la oferta de bici estacionamientos junto a estaciones de transporte masivo.
5. Creación de un Centro de Control e Innovación de la Movilidad en coordinación con la Dirección de Ingeniería de Tránsito, el C5 de la Secretaría de Seguridad Pública, y la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP). Este centro de control incluirá al menos los siguientes sistemas:
  - a) Control centralizado del sistema integrado de semáforos automatizados;
  - b) Centro de monitoreo de la red integrada de transporte público;
  - c) Integración de monitoreo de diferentes servicios de movilidad: EcoParq, Ecobici, etc.; y
  - d) Comunicación con seguridad pública y servicios de emergencia.
6. Liberación de los datos que los diferentes sistemas de movilidad generan para uso público, mediante una plataforma de datos abiertos.
7. Programa integral de fomento a la electromovilidad, que en un primer año contará con fondos para la adquisición de nuevas unidades de trolebuses.
8. Elaboración de Programa Integral de Movilidad Inteligente de la Ciudad de México enfocado en tecnologías, organización y procesos orientados a la interconexión de infraestructura, medios de transporte y servicios de carga para aumentar la accesibilidad, mejorar la seguridad, disminuir impacto ambiental y aumentar la eficiencia de redes y modos.

Por todo lo anterior, el Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México, se enfoca en el rescate del transporte público y 800 unidades nuevas en Red Transportes de Pasajeros; mantenimiento mayor a trenes del Sistema de Transporte Colectivo Metro; que se logra mediante los recursos captados por el Impuesto sobre Nóminas, que subsidia adicionalmente en algunos casos estos servicios, por lo que son indispensables y no se pueden dejar de captar; este plan propicia mayor movilidad, menor contaminación y mayor beneficio a las y los ciudadanos, ya que en la propuesta del Dip. Garrido, prevalece el beneficio para las y los empresarios.

**DÉCIMO SEGUNDO.-** En otro argumento adicional que el Dip. Garrido presenta, en el aspecto ambiental y de movilidad; detalla que las y los habitantes de la Ciudad de México, pasan 59 minutos al día en el tráfico; lo que se traduce en 227 horas al año si tomamos en cuenta los 230 días laborables. Esto la convierte en la Ciudad con más congestión vehicular de acuerdo al Índice de Tráfico 2017 que realiza TOMTOM (Euronext:TOM2) reconocida compañía de los países bajos, fabricante de sistemas de navegación, el cual mide 390 ciudades de 48 países en el mundo con datos de 2016.



I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

Del análisis a su reporte, con cifras de Instituto Nacional de Estadística y Geografía publicadas por el periódico "Excélsior", se concluye que los medios de transporte que más utilizan las y los trabajadores que habitan la Ciudad son: los camiones, colectivos y taxi combi, el 46%; metro, metrobús y tren ligero 21%; 17.2% lo hacen caminando; 2 % lo hace en bicicleta; 1.4% acude en transporte de personal laboral y el uso del vehículo particular con 25.8% de las y los trabajadores.

Por todo lo anterior, con las estadísticas presentadas se concluye que es más relevante y conlleva un mayor beneficio subsidiar el transporte colectivo que representa el 67%, contra el 25.8% del uso del vehículo particular.

**DÉCIMO TERCERO.-** El Diputado Diego Orlando Garrido López, envió información adicional en aspectos tributarios, que se analizó a detalle y se concluyó lo siguiente:

La propuesta enfatiza sobre el objetivo original de que el Gobierno de la Ciudad de México otorgue una exención en el pago del Impuesto sobre Nóminas a las empresas que promuevan el uso del vehículo particular compartido, el trabajo en casa, así como la instrumentación del transporte laboral.

El Diputado Garrido modificó la propuesta original, en la cual proponía exentar con el 40% en el pago del Impuesto sobre Nóminas a las empresas que incentiven y promuevan el uso del vehículo particular compartido (carpool), el trabajo en casa o remoto (home office) y programas de transporte laboral. Agrega que, "en el entendido de afectar de la menor forma posible el ingreso de la Ciudad se propone modificar la propuesta realizada del 40% al 2%", equivalente aproximadamente a la cantidad de \$488,627,857.00, en lugar del monto de \$9,772,557,157.00. No obstante, no presenta ninguna alternativa sobre se podrían recuperar esos recursos que dejarían de entrar a las arcas de la Ciudad y que sirven para financiar diversos programas sociales dirigidos a las personas de bajos ingresos.

Aun cuando el cambio de la propuesta referente a la reducción de la exención del pago del Impuesto sobre Nóminas es significativo y con base en el análisis de la información adicional proporcionada, las Comisiones Unidas consideran que el objetivo que mueve a las empresas a instrumentar cualquiera de las estrategias anteriormente mencionadas, es la búsqueda de un aumento en la productividad y una disminución de sus costos de operación, aunque ésta se genera en parte, a costa de las y los empleados, ya que éstos pagan en sus casas los servicios como luz, internet y agua, así como el uso de sus propios equipos de cómputo, cuando se trata de la estrategia de home office.

Cabe señalar, que el Dip. Garrido; señala que con el esquema del home office más que para las y los empleados, representa un beneficio para las compañías, pues podrían reducir hasta 30% sus costos de operación. Por ejemplo, una empresa que da vales de gasolina, estacionamiento y vehículo, gastan alrededor de \$6,700.00 mensuales por persona, suma que podría ahorrar en caso de asignarle trabajo desde casa.

En el caso del vehículo particular compartido no se justifica la exención del 2% del impuesto sobre Nóminas, ya que las empresas no añadirían ningún valor agregado, sino que son las y los propios empleados los que ponen sus vehículos y deciden compartirlos.



I LEGISLATURA

COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

Por último, las empresas que apoyan a sus empleadas y empleados mediante el transporte laboral, son sólo el 1.4% en base al estudio de la Unidad de Estudios de Finanzas Públicas; y lo hacen debido a las negociaciones con sus sindicatos, además de que la Ley del Impuesto sobre la Renta les permite deducir ese apoyo bajo el concepto de previsión social.

**DÉCIMO CUARTO.-** De entrada, esta iniciativa propone una condonación del 2% del impuesto sobre Nómina a las empresas que comprueben que emplean mecanismos para el uso **del automóvil compartido, programas de transporte laboral y trabajo en casa**, en los términos previstos por la Ley de Movilidad del Distrito Federal; debiendo acreditar mediante un registro que cumplieron con los objetivos y que del total de su plantilla laboral involucrada sea superior al 30%.

El estudio realizado por la Unidad de Estudios de Finanzas Públicas del Congreso de la Ciudad de México, establece la importancia que representan los recursos que aporta el Impuesto Sobre Nóminas, son esenciales esos recursos para la Hacienda Pública de la Ciudad de México. Su trascendencia radica tanto en su naturaleza como en la importancia de los montos recaudados.

Se trata nada más y nada menos del impuesto mediante el cual la Ciudad recupera parte de la muy alta productividad que alcanzan las actividades económicas en la entidad, producto de la confluencia de la inversión privada, como de la inversión y gasto público.

El ejemplo de la relevancia de la inversión y gasto público es el esfuerzo económico que realiza la Ciudad para garantizar la movilidad diaria de millones de personas, ya sea en transporte público o privado, otro ejemplo es el mantenimiento que se le da a la red vial de la capital, la garantía del suministro de agua potable y drenaje; también contribuye a solventar la seguridad pública, la señalización y la regulación del tránsito, entre otros bienes y servicios con elevado costo presupuestal que garantiza la Hacienda Pública de la Ciudad de México para la operación de la vida de las empresas en la Ciudad.

Para tener una idea de la importancia cuantitativa de los recursos que se obtienen por medio del Impuesto sobre Nómina se debe saber que es la contribución local individual con mayor aporte a la Hacienda Pública de la Ciudad, su monto previsto para este 2019 es de 24,431 millones de pesos, es decir representan el 10.4% de los ingresos netos totales esperados y el 42.6% de la recaudación de impuestos.

Es importante tener presente, como referencia, las principales erogaciones e ingresos recaudados en las políticas de movilidad realizadas por el Gobierno Capitalino, en materia de finanzas del servicio de transporte público de pasajeros prestado directamente por la administración incluye cuantiosos subsidios. Los subsidios del Sistema de Transporte Colectivo Metro, trolebuses, tren ligero, autobuses y metrobuses, aportan un considerable alivio a la presión vial y a la emisión de contaminantes a la atmósfera.

En términos cuantitativos y de acuerdo con la información de la Cuenta Pública 2018, los subsidios a las empresas de Transporte Público de la Ciudad de México (Metro, Sistema de Movilidad1, Transportes Eléctricos, Metrobús) para este año serán de \$ 10,145,600,000 de pesos. Dichos subsidios están financiados con la bolsa de recursos fiscales que el Gobierno de la Ciudad obtiene como ingresos propios de libre disponibilidad, es ahí donde la participación del Impuesto sobre Nóminas es fundamental.



I LEGISLATURA

## COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

# Congreso de la Ciudad de México

Respecto a la política de trabajo en casa o remoto, no existe información precisa sobre la cobertura actual y posible de esta modalidad en la Ciudad de México.

Para comprender un poco mejor los alcances de los programas propuestos en la iniciativa es importante considerar la información sobre la estructura de las unidades productivas en la Ciudad, donde su tamaño según el número de las y los trabajadores que laboran en ellas; y el peso específico de las remuneraciones que se pagan en cada estrato de dimensión de las unidades productivas.

Es decir, las empresas que tienen un mayor número de las empleadas y empleados, y las que mayores pagos por remuneraciones realizan (empresas medianas a grandes) son las que mayormente abarcarían la instalación de las políticas de car pools, home office y de transporte de personal.

De acuerdo con el Directorio Nacional de Unidades Económicas (DENUE) del Instituto de Estadística y Geografía, el 84.6% de las unidades económicas de la Ciudad tienen hasta 5 personas empleadas; el 13.3% van de 6 a 50 personas; las que tienen de 51 a 250 y más empleados, son apenas el 2% de las unidades económicas de la Ciudad.

Este porcentaje de unidades económicas que podrían ser empresas con condiciones de implementar mecanismos para el uso del automóvil compartido, programas de transporte laboral y trabajo en casa o remoto para sus empleados son principalmente las medianas y grandes empresas.

Dicha iniciativa plantea la condonación del 2% del Impuesto Sobre Nómina a las empresas más grandes de la Ciudad, sin dejar posibilidad de participar a micro y pequeñas empresas que son la mayor parte y representan el 85% del total de las unidades económicas.

Por lo anterior señalado, es de gran importancia preservar el Impuesto Sobre Nómina como fuente de ingresos primordial de las finanzas públicas de la Ciudad, ya que, gracias a estos recursos, el Gobierno de la Ciudad puede facilitar el traslado de las y los empleados de las empresas en dos sentidos:

- a) A quienes se trasladan en autos propios, a través de mantener la red de movilidad de la Ciudad.
- b) A quienes se trasladan en transporte público, mediante importantes subsidios a los diferentes sistemas de transporte para que los empleados que no tienen auto propio y quieren trasladarse en transporte público puedan llegar a sus centros de trabajo.

En ambos escenarios, el Gobierno de la Ciudad destina importantes cantidades de recursos que son financiados, en parte, por el Impuesto sobre Nóminas. Por lo tanto, se justifica que las empresas paguen el 3% del Impuesto sobre Nóminas para que el Gobierno pueda hacer el papel que le corresponde y las empresas cuenten con los recursos humanos para operar en sus diferentes negocios.

Si llegara a haber algún tipo de exención fiscal, debería de haber una justificación por parte de los beneficios sociales y financieros superiores al costo fiscal y social de disminuir los importes de su recaudación.





COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Congreso de la Ciudad de México

Los beneficios sociales que se obtuvieran de los tres programas empresariales planteados por el promotor de esta iniciativa (automóvil compartido, trabajo remoto y programas de transporte laboral) para obtener el beneficio de 2% de reducción del Impuesto sobre Nóminas, deberán ser superiores al importante sacrificio fiscal.

IV. ACUERDO:

Por las consideraciones anteriormente expuestas, y habiendo transcurrido el plazo estipulado en el artículo 25, Apartado A, numeral 4, de la Constitución Política de la Ciudad de México; y el artículo 107, párrafo tercero, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, sin que alguna ciudadana o ciudadano haya propuesto modificaciones a la iniciativa de mérito, las Diputadas y Diputados integrantes de las Comisiones Unidas acuerdan lo siguiente:

PRIMERO. - Se desecha la iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción XI al artículo 227, se reforma el párrafo segundo del artículo 235, se adiciona el artículo 235 bis a la Ley de Movilidad del Distrito Federal; se adiciona el artículo 159 bis al 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, presentada por el diputado Diego Orlando Garrido López, integrante del grupo parlamentario del Partido Acción Nacional.

SEGUNDO. - Archívese el expediente como asunto total y definitivamente concluido.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, a los treinta días del mes de mayo de 2019.






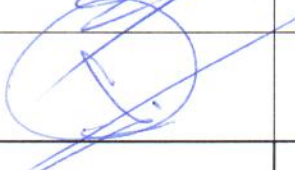
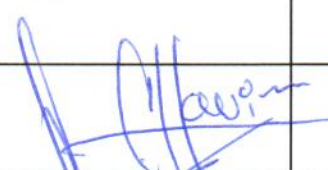
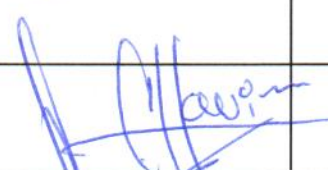


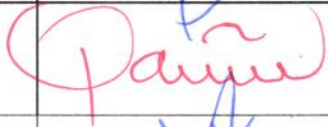

Table with 4 columns: DIPUTADA/DIPUTADO, A FAVOR, EN CONTRA, ABSTENCIÓN. Rows include Dip. Valentina Batres Guadarrama (PRESIDENTA), Dip. Evelyn Parra Álvarez (VICEPRESIDENTA), Dip. Teresa Ramos Arreola (SECRETARIA), Dip. Mauricio Tabe Echartea (INTEGRANTE), and Dip. Lilia María Sarmiento Gómez (INTEGRANTE). The 'A FAVOR' column contains handwritten signatures in blue ink.



COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Congreso de la Ciudad de México


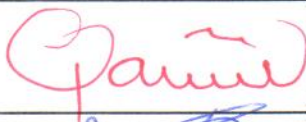

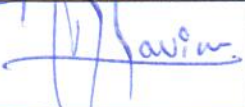
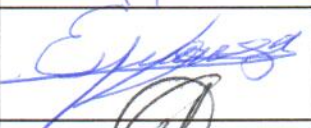
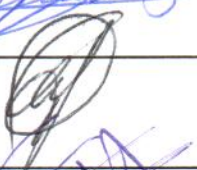

COMISIÓN DE HACIENDA			
DIPUTADA/DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
Dip. Víctor Hugo Lobo Román INTEGRANTE			
Dip. Sandra Esther Vaca Cortés INTEGRANTE			
Dip. Margarita Saldaña Hernández INTEGRANTE			
Dip. Donají Ofelia Olivera Reyes INTEGRANTE			
Dip. Marco Antonio Temístocles Villanueva Ramos INTEGRANTE			
Dip. Ricardo Ruiz Suárez INTEGRANTE			
Dip. Miguel Ángel Álvarez Melo INTEGRANTE			
Dip. María Guadalupe Chavira de la Rosa INTEGRANTE			
Dip. Carlos Hernández Mirón INTEGRANTE			
Dip. José Martín Padilla Sánchez INTEGRANTE			
Dip. Jannete Elizabeth Guerrero Maya INTEGRANTE			
Dip. Ana Cristina Hernández Trejo INTEGRANTE			



COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y  
DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

Congreso de la Ciudad de México

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE			
DIPUTADA/DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
<b>Dip. Miguel Ángel Macedo Escartín</b> PRESIDENTE			
<b>Dip. Sandra Esther Vaca Cortés</b> VICEPRESIDENTA			
<b>Dip. Ana Patricia Báez Guerrero</b> SECRETARIA			
<b>Dip. Jorge Gaviño Ambríz</b> INTEGRANTE			
<b>Dip. Jannete Elizabeth Guerrero Maya</b> INTEGRANTE			
<b>Dip. María de Lourdes Paz Reyes</b> INTEGRANTE			
<b>Dip. María Guadalupe Chavira de la Rosa</b> INTEGRANTE			
<b>Dip. Esperanza Villalobos Pérez</b> INTEGRANTE			
<b>Dip. Alfredo Pérez Paredes</b> INTEGRANTE			
<b>Dip. María Guadalupe Aguilar Solache</b> INTEGRANTE			
<b>Dip. María Gabriela Salido Magos</b> INTEGRANTE			