

Ciudad de México, 29 de octubre de 2024

DIP. MARTHA ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA

P R E S E N T E

El que suscribe diputado **FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122, Apartado A, Fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D incisos a) y b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción II y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, así como el 1, 2 fracción XXI y 5 fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración de este H. Congreso, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 279 DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE INCENTIVOS FISCALES PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A efecto dar debido cumplimiento a lo expuesto en el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se exponen puntualmente los siguientes elementos:

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA;

INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 279 DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE INCENTIVOS FISCALES PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDA RESOLVER;

El uso de la bicicleta como medio de transporte ha cobrado gran importancia en el mundo debido al impacto positivo en la salud de los usuarios, así como a la baja huella ambiental que su uso conlleva. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la inactividad física es uno de los principales factores de riesgo para la salud a nivel global, contribuyendo a enfermedades cardiovasculares, diabetes tipo 2 y ciertos tipos de cáncer (OMS, 2021)¹. Al adoptar la bicicleta como medio de transporte del día a día, las personas incorporan actividad física en su vida cotidiana, lo que contribuye a reducir estos riesgos y con ello a la larga, a despresurizar el sistema de salud pública y el transporte público.

Adicionalmente a lo anterior, un estudio publicado en *The BMJ* reveló que las personas que utilizan la bicicleta para desplazarse al trabajo tienen un menor riesgo de desarrollar enfermedades graves como hipertensión y obesidad, en comparación con quienes utilizan el automóvil o el transporte público (Celis-Morales et al., 2017)². Este beneficio como se mencionaba anteriormente puede traducirse en una reducción de los costos asociados a la atención médica tanto en el sistema de salubridad pública y privada; además de favorecer tanto a empleados como a

¹ Vid: [https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/cardiovascular-diseases-\(cvds\)](https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/cardiovascular-diseases-(cvds)), Consultada el 17 de octubre de 2024.

² Vid: <https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456>, Consultada el 17 de octubre de 2024.



empleadores, mejorando la salud física y mental del personal, al tiempo que se reduce el ausentismo laboral provocado por problemas de salud.

Pero el beneficio directo en la salud pública no es la única ventaja que se obtiene del uso de la bicicleta, ya que también debemos considerar que el cambio climático y la contaminación ambiental son un problema a nivel global que requiere acción inmediata. Cabe recalcar que el transporte es uno de los mayores contribuyentes de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y la contaminación del aire. Según la Iniciativa Climática de México (ICM), retomando los datos del Programa de las Naciones Unidas para el Ambiente; el sector de transporte genera aproximadamente el 14% de las emisiones globales de GEI (ICM, 2021)³.

Es por todo lo anterior que el uso de la bicicleta se ha convertido poco a poco en una solución directa para reducir los impactos negativos en la salud, el medio ambiente y el transporte tanto público como privado.

PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO;

En la presente iniciativa, no se configura formalmente una problemática desde la perspectiva de género.

III. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN;

Alrededor del mundo en las ciudades donde se ha fomentado el uso de la bicicleta como medio de transporte se ha obtenido una mejora considerable en la calidad del aire y de vida de las personas. Un ejemplo de ello es Copenhague, donde según las cifras, el 45% de los viajes diarios que se realizan son en bicicleta y por ello, es la

³ Vid: https://www.iniciativaclimatica.org/wp-content/uploads/2021/10/COP26-T9_Transporte_final.pdf, Consultada el 17 de octubre de 2024.



capital danesa reconocida como el “mejor experimento urbano”, según la revista *Copenhagenize* (Copenhagenize, 2024)⁴.

Al respecto de lo anterior, diversos estudios que se han realizado haciendo un seguimiento puntual de las emisiones de carbono han concluido que la bicicleta es el medio de transporte menos contaminante. En el 2010, el Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT) realizó una estimación de la contaminación de los vehículos habitualmente empleados para ir a trabajar y concluyó lo siguiente:

- Bicicleta: genera 33 gramos de CO₂ por pasajero y milla recorrida. Lo que se tiene en cuenta es el gas exhalado y el que se genera por la fabricación de la bici.
- Caminar: 33 gramos de CO₂ por pasajero y milla (igual que la bici).
- Autobús lleno en hora pico: 85 gramos de Co₂.
- Tren: 126 g.
- Avión (Boeing 737): 210 g.
- Coche: 382 g.
- Coche deportivo: 446 g de CO₂ por pasajero y milla.
- Camioneta: 619 g.
- Autobús con la mayoría de asientos vacíos: 674 g. (Romero, 2022)⁵

Respecto al ruido propio de las grandes urbes, la bicicleta no produce contaminación sonora, lo que significa que su uso no contribuye a la contaminación acústica. Al utilizar la bicicleta en lugar de un vehículo motorizado, se reduce la cantidad de ruido en las ciudades y se mejora la calidad de vida de las personas.

⁴ Vid: <https://copenhagenize.com/2014/07/the-greatest-urban-experiment-right-now.html?m=1>, Consultada el 18 de octubre de 2024.

⁵ <https://www.sport.es/bicio/bicicleta-y-medio-ambiente-el-medio-que-menos-contamina/amp/>
Consultado el 01 de julio de 2023.



La bicicleta es un medio de transporte importante en el mundo debido a sus múltiples beneficios, como su accesibilidad, sostenibilidad, fomento de la salud y versatilidad. Sin embargo, aún existen desafíos que deben ser abordados para mejorar su uso como medio de transporte, tan solo en la Ciudad de México el reto de posicionar a la bicicleta frente otros medios de transporte subyacen en la falta de infraestructura adecuada y la seguridad vial. Pero esta tarea no es exclusiva del gobierno, ya que para fomentar el uso de la bicicleta se necesita trabajar en conjunto con diversos sectores de la sociedad y las empresas privadas para mejorar las condiciones del uso de este medio de transporte así como fomentar un estilo de vida más saludable y sostenible para nuestra capital.

El uso indiscriminado del automóvil ha generado una congestión crónica en diversos puntos de la Ciudad de México. Según un informe del Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP), las ciudades que fomentan el uso de la bicicleta han logrado una reducción significativa del tráfico vehicular, lo que a su vez mejora la movilidad urbana (ITDP, 2024)⁶. Al reducir el número de vehículos en circulación por las calles, se disminuyen los tiempos de desplazamiento, lo que puede generar importantes beneficios económicos, tanto para las personas como para las empresas, adicionalmente es importante mencionar que en la Ciudad de México el uso del automóvil genera un grave problema al no ser compartido y de uso responsable.

Por lo anterior, se vuelve fundamental vincular a la empresa privada y a la sociedad civil en la búsqueda de una mejor calidad de vida y ambiental, lo cual puede lograrse a partir de incentivos fiscales que sean una herramienta poderosa para que las empresas puedan participar y obtener un beneficio para ellas y sus empleados. Al recibir estímulos fiscales por promover el uso de la bicicleta, una empresa no solo ahorra costos relacionados con el estacionamiento y el transporte, sino que también

⁶ Vid: [!\[\]\(8a635fdba2b76fbb71df503966da5f3b_img.jpg\)](https://celering.com/la-influencia-de-la-movilidad-activa-bicicletas-y-peatones-en-la-reduccion-del-trafico/#:~:text=Un%20estudio%20realizado%20por%20el,vehicular%20en%20áreas%20urbanas%20congestionadas, consultada el 18 de octubre de 2024</p></div><div data-bbox=)

pueden mejorar su imagen corporativa al alinearse con políticas de sostenibilidad, adicionalmente genera un impacto positivo con el ambiente y se vuelve socialmente responsable. De acuerdo con un estudio realizado por *The Urban Land Institute*, las empresas que promueven la movilidad sostenible, como el uso de la bicicleta, tienden a atraer empleados más jóvenes y comprometidos con la sostenibilidad, lo que puede mejorar la retención de talento (ULI, 2017)⁷ y además genera una cultura laboral y ambiental que se puede expandir fuera de la empresa.

Algunos países han implementado con éxito programas de incentivos fiscales para las empresas. En Francia, por ejemplo, existe un programa llamado *Objectif Employeur Pro-Vélo* que permite a las empresas recibir deducciones fiscales si ofrecen a sus empleados subsidios para el uso de la bicicleta como medio de transporte, además de ciertas bonificaciones para animar a los empleadores a promover el uso de este medio de transporte que van del 40% al 60% (OEPV, 2023)⁸. Estos programas han demostrado ser efectivos para aumentar el uso de la bicicleta y reducir la dependencia de los automóviles.

El crecimiento exponencial de la Ciudad de México ha llevado a poner como eje principal de la política social al transporte público y la movilidad. Si bien se han implementado diversas políticas tendientes a mejorar la movilidad, entre ellas la ciclovía de insurgentes; lo cierto es que aún hace falta mucho para lograr una alta eficiencia en movilidad y sobre todo un transporte público y privado que beneficie a los habitantes de la ciudad y al ambiente. No podemos olvidar que la implementación de políticas que promuevan el uso de la bicicleta no solo beneficia a los usuarios, sino también a la CDMX en su conjunto. Según el Banco Mundial, el transporte sostenible es un elemento fundamental para fomentar el crecimiento

⁷ Vid: <https://uli.org/wp-content/uploads/ULI-Documents/10-Principles-for-Building-Healthy-Places.pdf>, consultada el 18 de octubre de 2024

⁸ Vid: <https://employeurprovelo.fr/articles/actualites/subventions-et-aides-financieres-pour-les-employeurs-pro-velo/#:~:text=Les%20entreprises%20soumises%20à%20L,non%20d'une%20assistance%20électrique,> consultada el 18 de octubre de 2024

inclusivo, ampliar el acceso a servicios esenciales y luchar contra el cambio climático (BM, 2024)⁹, es por ello que se vuelve fundamental poner especial énfasis en la movilidad de la Ciudad de México e integrar a otros sectores de la población para aportar en este proyecto por la sustentabilidad de nuestra ciudad.

Es por todo lo anterior que la presente iniciativa propone establecer un estímulo fiscal a las empresas que se unan al proyecto de volver sustentable nuestra Ciudad, beneficiando así, no solo a los empleadores, sino también a los empleados y al gobierno de la ciudad que mediante esta vía podría ayudarse de los esfuerzos privados liberando un poco de presión en los diversos transportes públicos que ofrece la capital, así como en los servicios hospitalarios derivado de que las personas trabajadoras tendrían una fuente de transporte y al mismo tiempo de ejercicio.

IV. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD;

PRIMERO. Que de conformidad con el artículo 4 párrafo decimo séptimo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

Artículo 4. ...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

SEGUNDO. De conformidad con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en su artículo 4 fracción IX, la administración pública federal y de las entidades federativas deben promover una movilidad activa la cual se define como:

⁹ Vid: <https://www.bancomundial.org/es/topic/transport/overview>, consultada el 18 de octubre de 2024

Artículo 4. ...

IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

TERCERO. Adicionalmente la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en su artículo 25 fracción VII, contempla para la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social como se describe a continuación:

Artículo 25. ...

VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia, e...

CUARTO. Que Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece en su artículo 11, fracción V, que en materia de movilidad la persona titular de la jefatura de gobierno puede celebrar convenios con el sector privado a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad, como se describe a continuación:

Artículo 11. ...

V. Celebrar, convenios o acuerdos de coordinación y concertación con otros niveles de gobierno, así como también, conos sectores privado, académico y social, a efecto de promover la planeación y desarrollo de proyectos en materia de vialidad, transporte y movilidad;

QUINTO. Que de conformidad con el artículo 30, numeral 1, inciso B) de la Constitución Política de la Ciudad de México; es facultad de los diputados del Congreso de la Ciudad de México, el iniciar leyes o decretos

SEXTO. De conformidad con el artículo 12, fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, los diputados del Congreso de la Ciudad de México tienen la facultad de iniciar leyes o decretos.

SÉPTIMO. Que los artículos 5 fracción I y 95 fracción II ambos del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establecen la facultad y derecho de los Diputados del Congreso de la Ciudad de México para ingresar iniciativas.

V. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO;

INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 279 DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE INCENTIVOS FISCALES PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA

VI. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR;

Código Fiscal de la Ciudad de México

VII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO.

CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO NORMATIVO VIGENTE	TEXTO NORMATIVO PROPUESTO
ARTÍCULO 279.- A las empresas que se ubiquen en los siguientes supuestos, se les aplicarán reducciones por los	ARTÍCULO 279.- A las empresas que se ubiquen en los siguientes supuestos, se les



conceptos y porcentajes que se señalan a continuación:

I. X. ...

SIN CORRELATIVO

...
...
...

aplicarán reducciones por los conceptos y porcentajes que se señalan a continuación:

I. X. ...

XI. Las empresas que acrediten que más del 50% de su planta laboral utiliza la bicicleta, bicicletas eléctricas, triciclos, patines, patinetas o cualquier otro vehículo de propulsión humana o de impulso eléctrico o asistido que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia, que proporcione una potencia continua normal, igual o menor a 1 KW (1.34HP), tendrán derecho a una reducción equivalente al 10% del Impuesto sobre Nóminas.

Para obtener la reducción a que se refiere la fracción anterior, los contribuyentes deberán presentar una constancia emitida por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México en la que se acredite dicha calidad.

La empresa o persona moral deberá llevar un registro especial y por separado en el que se consigne el monto de las erogaciones respecto de las cuales no se pagará el Impuesto sobre Nóminas y los conceptos por los cuales se efectuaron tales erogaciones.

...
...
...

VIII. TEXTO DEL PROYECTO DE DECRETO

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración del Pleno de este H. Congreso de la Ciudad de México la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UNA FRACCIÓN XI AL ARTÍCULO 279 DEL CÓDIGO FISCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE INCENTIVOS FISCALES PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA**

ÚNICO. - Se ADICIONA la fracción XI al artículo 279 del Código Fiscal de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 279. A las empresas que se ubiquen en los siguientes supuestos, se les aplicarán reducciones por los conceptos y porcentajes que se señalan a continuación:

I. a X. ...

XI. Las empresas que acrediten que más del 50% de su planta laboral utiliza la bicicleta, bicicletas eléctricas, triciclos, patines, patinetas o cualquier otro vehículo de propulsión humana o de impulso eléctrico o asistido que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia, que proporcione una potencia continua normal igual o menor a 1 KW (1.34HP), tendrán derecho a una reducción equivalente al 10% del Impuesto sobre Nóminas.

Para obtener la reducción a que se refiere la fracción anterior, los contribuyentes deberán presentar una constancia emitida por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México en la que se acredite dicha calidad.

La empresa o persona moral deberá llevar un registro especial y por separado en el que se consigne el monto de las erogaciones respecto de las cuales no se pagará el Impuesto sobre Nóminas y los conceptos por los cuales se efectuaron tales erogaciones.



TRANSITORIOS

PRIMERO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

SEGUNDO.- Remítase al titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 29 días del mes de octubre de 2024.

ATENTAMENTE

Federico Chávez Semerena

DIP. FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA

Título	INICIATIVA ESTÍMULOS FISCALES
Nombre de archivo	INICIATIVA_Estimulos_Fisca.pdf
Identificación del documento	d91d97479627929109cb96fb8e1a138df4a7824e
Formato de fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	10 / 24 / 2024 19:19:29 UTC	Enviado para su firma a federico chavez (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx) por federico.chavez@congresocdmx.gob.mx IP: 189.146.133.97
 VISUALIZADO	10 / 24 / 2024 19:19:34 UTC	Visualizado por federico chavez (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.133.97
 FIRMADO	10 / 24 / 2024 19:19:50 UTC	Firmado por federico chavez (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.133.97
 COMPLETADO	10 / 24 / 2024 19:19:50 UTC	El documento se ha completado.