



Ciudad de México, a 24 de septiembre de 2024.

**DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
PRESENTE.**

El que suscribe, Andrés Sánchez Miranda, Diputado del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 10 y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracciones I, III y X, 7 fracción XV, 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Congreso, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN, POR EL QUE SE EXHORTA A DIVERSAS AUTORIDADES A EVALUAR Y EVENTUALMENTE A REVOCAR LAS MEDIDAS PROHIBITIVAS PARA QUE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PRIVADO DE APLICACIÓN PUEDAN TOMAR SERVICIOS EN LAS TERMINALES 1 Y 2 DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

En un mundo en constante evolución, la demanda de transporte público y privado entre las personas de todo el mundo, también han cambiado con el paso de los años. En ese sentido, desde hace más de una década, el transporte privado de pasajeros avanzó a pasos agigantados, al establecerse compañías novedosas de tecnología que comenzaron a brindar dicho servicio, como lo son Uber y Didi.

Por ejemplo, según información de la propia página de Uber, dicha plataforma opera en más de 700 aeropuertos del mundo, ¹ incluyendo los más importantes y con más tránsito internacional en el planeta. Lo anterior, facilita de forma determinante la manera en que locales y turistas se trasladan de un punto a otro, y enriquece el abanico de opciones con los que dichas personas cuentan para poder llegar a su destino.

Por ello, la mayoría de los países del planeta ha llevado a cabo diversas regulaciones

¹ <https://www.uber.com/global/es/airports/>



normativas que tienen por objeto perfeccionar el servicio de transporte privado de pasajeros, que van pruebas de antecedentes penales, hasta licencias especiales para conductores.

Ahora bien, las plataformas de transporte privado también han mostrado disposición a colaborar con los gobiernos, estados o municipios *-si es que aplica en el ámbito territorial de la zona-* de todos los países donde operan, respecto el tema de contribuciones y disposiciones tributarias. Lo anterior, considerando que al brindar un servicio particular que genera ganancias multimillonarias, en la mayoría de los países plataformas como Uber y Didi tienen la obligación de contribuir en la recaudación fiscal.

Por ejemplo, en el Reino Unido se llevó a cabo un litigio entre Uber y los tribunales, donde las autoridades jurisdiccionales determinaron que el IVA cobrado por la plataforma debía establecerse a cargo de la empresa, y no del conductor de la plataforma. Asimismo, en países como Estados Unidos *-país donde nació Uber-* se estableció una serie de disposiciones fiscales que obligan a cualquier plataforma que allí opera, a pagar diversos impuestos. Asimismo, se llevan a cabo un sin número de auditorías en materia tributaria para garantizar que la plataforma contribuya de forma correcta con dichas disposiciones.

Ahora bien, respecto el andamiaje normativo a las plataformas tecnológicas de prestación de servicio privado de transporte, México no ha sido ajeno. Lo anterior, toda vez que los legisladores han establecido diversas regulaciones en distintas materias, incluidas las regulaciones fiscales con la finalidad de garantizar que plataformas como Didi o Uber, paguen impuestos. Por ejemplo, el artículo 113-A tercer párrafo fracción I, de la Ley del Impuesto Sobre la Renta, en su sección III de *los ingresos por la enajenación de bienes o la prestación de servicios a través de internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares*, señala lo siguiente:

“La retención se deberá efectuar sobre el total de los ingresos que efectivamente perciban las personas físicas por conducto de los citados medios a que se refiere el primer párrafo de este artículo, sin incluir el impuesto al valor agregado. Esta retención tendrá el carácter de pago provisional. Al monto total de los ingresos mencionados, se le aplicarán las siguientes tasas de retención:

- I. Tratándose de prestación de servicios de transporte terrestre de pasajeros y de entrega de bienes la retención se hará por el 2.1%” (...).*

Es decir, evidentemente dichas plataformas tecnológicas respecto contribuciones federales, pagan el 2.1 de Impuesto sobre la Renta. Ahora bien, respecto al Impuesto al Valor Agregado, las empresas que prestan servicios de transporte privado a través de plataformas tecnológicas tienen la obligación de retener un total de 16% que se aplica sobre cada viaje



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

realizado, y que regularmente dicha carga contributiva recae sobre el usuario de la plataforma.

Para dichos efectos, las plataformas emiten comprobantes fiscales que le muestran a los usuarios de plataformas como Didi o Uber, la forma en que se llevan a cabo las retenciones para los pagos de impuestos federales.

Resulta evidente que las plataformas tecnológicas en México que prestan servicios de transporte privado se encuentran plenamente reguladas por disposiciones federales-*y en cada caso, estatales-* que permiten que se presten servicios de forma más organizada. Por ejemplo, la Ley del Impuesto Sobre la Renta en la fracción V del artículo 15, señala que:

“No se pagará el impuesto por la prestación de la prestación de los siguientes servicios:

... V.- El transporte público terrestre de personas que se preste exclusivamente en áreas urbanas, suburbanas o en zonas metropolitanas. No se considera transporte público aquél que se contrate mediante plataformas de servicios digitales de intermediación entre terceros que sean oferentes de servicios de transporte y los demandantes de los mismos, cuando los vehículos con los que se proporcione el servicio sean de uso particular”.

Es decir, es evidente que la intención del legislador en México ha sido el de establecer cargas fiscales a las plataformas de tecnología de prestación de transporte privado de personas, así como regulaciones en otras materias que han permitido que dichas empresas puedan operar, hasta el día de hoy, de forma libre en toda la República Mexicana, con diversos estándares de calidad que se traducen en mejores servicios para los ciudadanos.

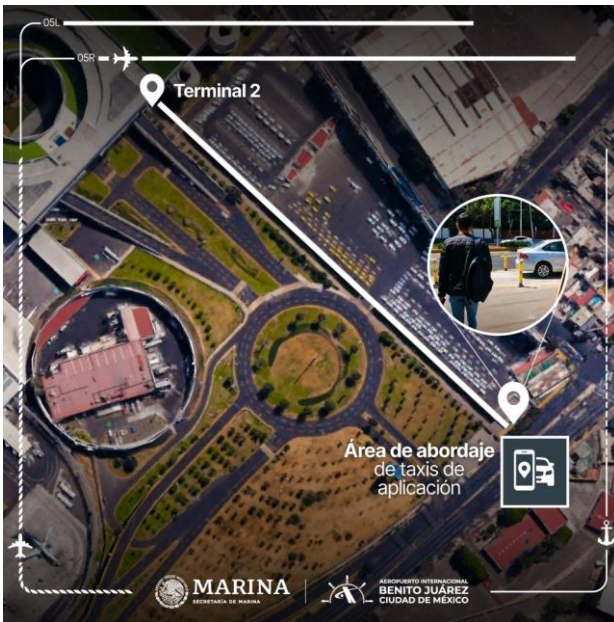
PROBLEMÁTICA PLANTEADA

El pasado 11 de septiembre, a través de las redes sociales del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, se publicaron mensajes que causaron confusión entre los ciudadanos. En dichos mensajes, se estableció *grosso modo*, la prohibición de utilizar plataformas tecnológicas de transporte privado de pasajeros en las instalaciones federales del Aeropuerto Benito Juárez.

El mensaje publicado fue el siguiente: *“Los puntos de abordaje de transporte de personas por aplicaciones son los siguientes: en T1 sobre Circuito Interior, Boulevard Puerto Aéreo; en T2 sobre Av. Fuerza Aérea Mexicana”.*²

De igual forma, colocaron dos mapas que contienen la ruta que los pasajeros deberían tomar en caso de querer solicitar el servicio mencionado, mismos que se muestran a continuación:

² https://x.com/AICM_mx/status/1833899385903788463



Para los pasajeros dicha situación resulta sumamente incómoda, y hasta peligrosa. Lo anterior, toda vez que, según los puntos establecidos por las autoridades del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, los viajeros deberán caminar aproximadamente 700 metros hasta los puntos establecidos para poder tomar los servicios de Uber, Didi o Beat, sin considerar que en muchas ocasiones las personas viajan con equipaje que dificulta la movilidad, personas de la tercera edad, personas con capacidades diferentes como quienes utilizan animal de compañía, y algunas otras situaciones que complican el traslado de los pasajeros. De igual forma, como bien es sabido, la Ciudad de México se encuentra en una crisis de inseguridad, en donde el Aeropuerto no ha sido ajeno pues a través de diversos medios de comunicación, se ha demostrado la forma en que diferentes bandas dedicadas al robo operan en las inmediaciones del mismo, por lo que establecer la restricción de utilizar las plataformas de transporte privado en las puertas de salida de las instalaciones del AICM, generará sin lugar a dudas, una mayor exposición de los usuarios con los delincuentes.

Cabe mencionar que, en la Ciudad de México, se estableció en el artículo 307 TER del Código Fiscal que:

“Las personas físicas o morales que realicen actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital a través de la operación y/o administración de aplicaciones y/o plataformas informáticas de control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, para la interconexión que permita a los usuarios contactar con terceros oferentes de bienes, para la entrega o recepción de paquetes alimentos, víveres o cualquier tipo de mercancía en territorio de la Ciudad de México, deberán pagar mensualmente por el uso y/o explotación de la infraestructura de la Ciudad de México, una cuota por concepto de Aprovechamiento.



Aprovechamiento corresponde al 2%, antes de impuestos, sobre el total de las comisiones o tarifas que bajo cualquier denominación cobren por cada intermediación y/o promoción y/o facilitación señalados en el párrafo anterior, realizadas en la Ciudad de México (...).”

Si bien es cierto la disposición anterior se traduce en un servicio de entrega de alimentos o paquetería, también lo es que empresas como Uber o Didi, que realizan dichos servicios, también realizan los de transporte privado de pasajeros por lo que, de manera consecuente se encuentran pagando impuestos al gobierno de la Ciudad, así como a la federación a través del Impuesto Sobre la Renta y el Impuesto al Valor Agregado.

De igual forma, es importante mencionar que en el mes de agosto, la empresa Uber informó que un juez federal le otorgó una suspensión definitiva en la que la autoridad jurisdiccional le permitió poder operar de forma ilimitada, es decir, sin ningún tipo de restricción, permiso, autorización o visto bueno, en todos los aeropuertos a nivel nacional por lo que, de continuar restringiendo su utilización por parte de las autoridades, estarían descatando un mandato jurisdiccional que se traduce en una evidente violación al estado de derecho.

Por ello, es urgente que partiendo de la premisa de que: a) Las plataformas pagan impuestos federales; b) pagan impuestos locales para el uso de infraestructura pública; c) generan empleos; d) son más seguras que los taxis convencionales, y, e) tienen la suspensión definitiva de un amparo, las autoridades permitan que éstas empresas continúen operando de forma regular en las instalaciones del AICM, evitando exponer a los usuarios del mismo a los riesgos descritos con anterioridad en este punto de acuerdo, y de ese modo respetar el mandato judicial existente.

CONSIDERACIONES

PRIMERO. - De acuerdo a la fracción CXV del artículo 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, el Congreso tiene competencia para:

CXV. Solicitar información por escrito mediante pregunta parlamentaria, exhortos, o cualquier otra solicitud o declaración, a través del Pleno o de sus comisiones...

SEGUNDO. - De conformidad con el artículo 5 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es un derecho de los diputados:

- I. Iniciar leyes, decretos y presentar proposiciones y denuncias ante el Congreso;

TERCERO. - Los diputados del Congreso de la Ciudad de México tienen la facultad de comunicarse con los otros Órganos Locales de Gobierno, los Órganos Autónomos Locales y Federales, los Poderes de la Unión o las autoridades o poderes de las entidades federativas.

CUARTO. - Que el Congreso de la Ciudad de México está facultado para aprobar los puntos



GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

de acuerdo por el voto de la mayoría absoluta de las y los diputados presentes en sesión, como se establece en la fracción IX del artículo 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México.

PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

ÚNICO.- PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A JOSÉ PADILLA OLMOS, DIRECTOR GENERAL DEL GRUPO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, JOSÉ RIVERA PARGA, DIRECTOR DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y JORGE NUÑO LARA, SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DE MÉXICO, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS ATRIBUCIONES, LLEVEN A CABO LAS ACCIONES TENDIENTES PARA QUE LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE TRANSPORTE PRIVADO DE PERSONAS, PUEDAN OPERAR LIBREMENTE EN LAS INSTALACIONES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SIN ACOTARSE SU RANGO DE MOVILIDAD DENTRO DE DICHA ZONA FEDERAL.



Dado en el Recinto Legislativo el día 24 de septiembre de 2024.

DIP. ANDRÉS SÁNCHEZ MIRANDA

GPPAN

Título	para firma
Nombre de archivo	PA_ASM.docx
Id. del documento	16729c2e0d1a72c8854def31ae347759edb442b3
Formato de la fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	09 / 20 / 2024 19:47:52 UTC	Enviado para firmar a Andrés Sánchez Miranda (andres.sanchez@congresocdmx.gob.mx) por andres.sanchez@congresocdmx.gob.mx. IP: 187.188.14.171
 VISTO	09 / 20 / 2024 19:48:06 UTC	Visto por Andrés Sánchez Miranda (andres.sanchez@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.188.14.171
 FIRMADO	09 / 20 / 2024 19:48:21 UTC	Firmado por Andrés Sánchez Miranda (andres.sanchez@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.188.14.171
 COMPLETADO	09 / 20 / 2024 19:48:21 UTC	Se completó el documento.