

QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LAS LEYES GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL; DEL SEGURO SOCIAL; FEDERAL DEL TRABAJO; Y FEDERAL DE LOS TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO, REGLAMENTARIA DEL APARTADO B DEL ARTÍCULO 123 CONSTITUCIONAL, EN MATERIA DE BONOS DE TRANSPORTE PARA LAS PERSONAS TRABAJADORAS, A CARGO DE LA DIPUTADA AMALIA DOLORES GARCÍA MEDINA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO

La que suscribe, diputada Amalia Dolores García Medina, integrante de la LXV Legislatura de la honorable Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 6, fracción I; 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de la honorable Cámara de Diputados iniciativa con proyecto de decreto con base en la siguiente

Exposición de Motivos

El derecho a la movilidad ha sido incorporado en la legislación nacional durante la última década, este como articulador de la accesibilidad a otros tantos derechos como es el trabajo. Este es uno de los propósitos con que se debe diseñar la política de movilidad, así lo señala la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial con énfasis en que el transporte público,¹ el cual debe contemplar el desplazamiento de las personas trabajadoras.

En este sentido, la reforma propuesta busca mejorar las condiciones de las personas trabajadoras ampliando las posibilidades de traslado desde y hacia sus centros de trabajo, reforzando el uso del transporte público o, en su defecto, con transporte institucional prestado por la persona empleadora.

El mundo del trabajo resulta de gran complejidad en la sociedad mexicana ya que más de 55.6 por ciento de la población económicamente activa (PEA)² se encuentra en la informalidad mientras que la legislación en torno al trabajo es judicializable sólo en el sector formal, por ello se plantea una reforma para toda la población económicamente activa.

Se pretende introducir en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial la posibilidad de que las autoridades encargadas del transporte público establezcan modalidades tarifarias enfocadas en las personas trabajadoras.

Dicho enfoque no implicaría *per se* un impacto presupuestal, ya que deberá apegarse a los criterios técnicos que emita el propio Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y que, con base en ellos las autoridades encargadas de transporte determinarán lo pertinente.

Los bonos de transporte público son una modalidad tarifaria que se busca introducir y definir en la legislación, consiste en varias posibilidades de pago que no cubren exclusivamente un trayecto, se enfocan en la temporalidad de uso del transporte y puede tener diferencias a la baja respecto al costo por viaje.

Comparativamente, los bonos de transporte existen en diferentes modalidades en varias ciudades.

En París, el paquete de movilidad sostenible es un estímulo al transporte que desde 1983 otorga reducciones de hasta 40 por ciento en los gastos de transporte,³ tras la pandemia fue reformado y actualmente permite a las personas trabajadoras del sector privado y público les permite ahorrar hasta 500 euros por la modalidad tarifaria de bonos en el transporte metropolitano de París.⁴

La totalidad de la legislación busca abordar de modo integral la movilidad de las personas trabajadoras al considerar posibilidad de transporte institucional gratuito que preste quien emplea, la asignación de vehículos

empresariales cero emisiones, bicicletas, autos compartidos y el transporte público, esto adicionalmente a los subsidios.⁵

El transporte público por temporalidad o suscripción es una modalidad común en las áreas metropolitanas con mayor desarrollo en materia de movilidad.

Volviendo al caso de París, existen hasta 26 modalidades tarifarias, entre las que destacan: 1) Boletos semanales-mensuales que tiene un costo entre 30 y 85 euros respectivamente, para viajar por toda la zona metropolitana de París. 2) Boletos para personas trabajadoras, cuyo costo establecido es menor en 50 por ciento para empleadores y 50 por ciento menor para personas trabajadoras sobre las tarifas establecidas.⁶

Sí bien no se propone un subsidio en esta reforma, comparte dos características con la legislación francesa; primero, no establece el bono de movilidad como obligación de la persona empleadora y segundo, considera el transporte institucional gratuito prestado por las personas empleadoras.⁷

Los Países Bajos también cuentan con regulación laboral específica, donde las personas trabajadoras adquieren la modalidad tarifaria que ofrece la compañía estatal de transporte,⁸ aquí las personas empleadoras establecen la cobertura en distancia que están dispuestos a pagar y no existen cargos para las y los trabajadores.

Las principales ciudades españolas tienen la modalidad tarifaria de abonos, los cuales pueden ser de **30 días o anuales**,⁹ es decir, la autoridad encargada de transporte tiene directamente modalidades tarifarias de tiempo, las cuales son aprovechadas por los empleadores para otorgar una cantidad a las personas trabajadoras y éstas complementan el costo.¹¹

A finales de 2022 inició el proceso legislativo en el Parlamento español para aprobar la Ley de Movilidad Sostenible, en la que se plantea la posibilidad de que las personas trabajadoras incluyan en sus estatutos los planes de transporte, ya sea institucional o público.¹² Dichos estatutos son el símil de los contratos colectivos de trabajo, adicionalmente plantea como una obligación para los centros con más de 500 personas trabajadoras.

En América Latina el modelo de apoyo al transporte es implementado en Colombia desde 1959,¹³ donde se establece como obligación patronal con las personas trabajadoras de menores ingresos, hasta un millón 160 mil pesos colombianos, el equivalente a 5 mil 140 pesos mexicanos, siempre que la persona trabajadora viva a más de 1 kilómetro (km) de distancia del centro de trabajo y no se incluye en el cálculo salarial para la seguridad social.

La diferencia sustancial entre los modelos comparados vigentes y la reforma propuesta es que no hay estímulos fiscales, a través de la exención del pago de impuesto sobre la renta. Respecto a la implementación, replica su operación por la autoridad encargada del transporte público.

Los modelos existentes de apoyo al transporte de las personas trabajadoras han sido expuestos con la finalidad de mostrar un marco comparativo en materia de movilidad que establece la posibilidad como una prestación laboral, principalmente opcional, pero regulada.

Especificar que los bonos de transporte son opcionales y no obligaciones responde a evitar los impactos innecesarios para empleadores que ya proporcionan esta prestación o un transporte institucional y, en este mismo sentido, no debe ser contemplado para el cálculo del salario base de cotización.

Simultáneamente, mantenerlo como modalidad tarifaria de las autoridades encargadas del transporte contribuye a que las personas trabajadoras independientes, en la informalidad o con trabajos precarios puedan acceder a ellas con independencia de tener un empleador.

La importancia del transporte público en las zonas metropolitanas es total para toda política de movilidad, durante noviembre de 2022 tan solo en la zona metropolitana del Valle de México, se movilizaron por ese medio 163 millones de personas.¹⁴

Para contextualizar este dato, es como si los 33 millones de personas mexicanas en Estados Unidos de América (EUA)¹⁵ y los 126 millones de personas en territorio nacional¹⁶ hubieran abordado una vez algún medio de transporte público durante el mes de noviembre.

En dicho mes, el transporte público de la zona metropolitana del Valle de México, Guadalajara, Monterrey, Pachuca, Querétaro y Chihuahua en conjunto trasladaron poco más de 200 millones de personas, recorriendo 23 millones de kilómetros.¹⁷

Aún falta que se concrete la implementación del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial con lo que se podría tener información actual y precisa sobre el tipo de traslado.

Sin embargo, es alta la probabilidad de que, entre 61 y 85 por ciento de los traslados en la Ciudad de México correspondan a movilidad con motivos laborales, como lo indica el diagnóstico técnico del Programa Integral de Movilidad.¹⁸

El transporte público de calidad es la principal variable para abatir la congestión vial, reducir el uso del automóvil y sus efectos ambientales nocivos, así como incrementar la calidad de vida a través de la liberación del tiempo disponible y la competitividad, es decir, hay costos de varios tipos para las personas usuarias del automóvil entre las que mayoritariamente son trabajadoras.

El costo monetario de la congestión vial nacionalmente es de 93 mil 800 millones y de forma individual, con base en una muestra de las 32 ciudades más grandes o zonas metropolitanas de cada entidad, son 3 mil 875 pesos, y en tiempo 100 horas anualmente.¹⁹

Estos varían en función de la densidad de traslados, por lo que cada zona tiene costos diferenciados, sólo el Valle de México tiene más de 50 por ciento del costo anual 47 mil millones por persona cuesta 5 mil 827 pesos y en tiempo 146 horas. En cambio, Campeche solamente tiene un costo de 127 millones, por persona 943 pesos y 28 horas.²⁰

En Zacatecas, monetariamente poco más de 304 millones de pesos, *per cápita* 50 horas y mil 826 pesos.²¹

Los costos señalados también son factor para reproducir las desigualdades, ya que la mayoría son pérdidas de las personas usuarias de transporte público por 67 mil millones. En contraparte, las usuarias de automóvil a pesar de ser las que mayor congestión causan tienen menores costos por 25 mil millones.²²

Considerando los datos previamente expresados, es posible identificar que continuar con la lógica de movilidad de incentivar el transporte público para los traslados con motivos laborales, se traduce en reducir el congestionamiento y por ende en limitar los costos.

Retomando el hecho de los costos y el tipo de traslado señalado para el Valle de México 61 por ciento con motivos laborales, significa que 28 mil millones son costos pagados por las personas trabajadoras por el tiempo

invertido de traslado. A nivel nacional tan sólo las personas usuarias de transporte público pagarían 41 mil millones.

De existir la modalidad tarifaria de bonos de transporte, que propicien la temporalidad, abriría un potencial ingreso adicional para los sistemas de transporte público para su propio mejoramiento y reduciría las externalidades pagadas por las personas trabajadoras que son usuarias.

Adicionalmente a ello, la presente propuesta pretende reforzar la implementación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial de manera indirecta y en favor de las personas trabajadoras.

El reforzamiento también implica dar cumplimiento a los compromisos de México respecto a la Agenda 2030 con los Objetivos del Desarrollo Sostenible, principalmente la meta 11.2:

“De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.²³

Tal como lo señalan diversos organismos e información que fundamentó el dictamen de la propia Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, más de 70 por ciento de la población vivirá en entornos urbanos para 2050, lo que implica el reforzamiento de los sistemas de transporte público.²⁴ Sin embargo, esto debe considerar las diferencias en los traslados y el acceso a los derechos que permite la movilidad.

Finalmente, el transporte institucional es una práctica que algunos empleadores han implementado en ciertos sectores voluntariamente o por demanda sindical en incorporación a los contratos colectivos de trabajo, como instituciones académicas.²⁵

En síntesis, la presente iniciativa pretende que las personas trabajadoras tengan la posibilidad de recibir bonos de transporte otorgados por las personas empleadoras o adquirirlo individualmente, de acuerdo con lo que establezca cada autoridad encargada del transporte público o que, en su defecto el transporte institucional sea regulado para que otorgue certeza para las personas trabajadoras.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial; Ley del Seguro Social, Ley Federal del Trabajo, y la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, Reglamentaria del Apartado B) del Artículo 123 Constitucional

Primero. Se reforman las fracciones XIII y XIV del inciso B y se adiciona la fracción XVI al artículo 7 y un quinto párrafo al artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

...

A. ...

B. El Sistema Nacional tendrá las siguientes facultades:

I. a XII. ...

XIII. En aquellas entidades federativas con territorio insular, establecer los mecanismos de participación de los municipios correspondientes dentro del Sistema;

XIV. Emitir los criterios técnicos para la implementación de los bonos de transporte público, y;

XV. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

Artículo 43. Del servicio de transporte público.

...

...

...

...

Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.

Los bonos de transporte público serán la modalidad tarifaria que establecerá la autoridad encargada del servicio de transporte público, enfocada en su uso por las personas trabajadoras.

Segundo. Se reforman las fracciones VIII, IX y se adiciona una fracción X al artículo 27 de la Ley del Seguro Social, para quedar como sigue;

Artículo 27. ...

I. a VII. ...

VIII. Las cantidades aportadas para fines sociales, considerándose como tales las entregadas para constituir fondos de algún plan de pensiones establecido por el patrón o derivado de contratación colectiva. Los planes de pensiones serán sólo los que reúnan los requisitos que establezca la Comisión Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro;

IX. El tiempo extraordinario dentro de los márgenes señalados en la Ley Federal del Trabajo, y;

X. Los bonos de transporte público otorgados o el transporte institucional proporcionado por el empleador a la persona trabajadora.

...

...

Tercero. Se adiciona el Capítulo II Bis al Título Cuarto de la Ley Federal del Trabajo, para quedar como sigue;

Capítulo II Bis

Del Transporte para las personas trabajadoras

Artículo 135-A. Los bonos de transporte público, contemplados en el artículo 43 de la Ley General Movilidad y Seguridad Vial son aportaciones voluntarias y opcionales de las personas empleadoras,

destinados a facilitar individualmente a las personas trabajadoras el desplazamiento desde y hacia sus centros de trabajo.

El otorgamiento de los bonos de transporte público podrá ser temporal o permanente, siempre enterando por anticipado la periodicidad del beneficio a la persona trabajadora y con independencia de la duración de su jornada laboral.

El otorgamiento de los bonos de transporte público estará limitado a los criterios técnicos emitidos por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial e institución competente de prestar el servicio de transporte público aplicable.

Artículo 135-B. Las personas empleadoras otorgarán los bonos de transporte público con base en los planes tarifarios y condiciones que la autoridad encargada del servicio de transporte público establezca para este fin.

Artículo 135-C. La persona empleadora podrá otorgar a su personal el servicio de transporte institucional, colectivo, apropiado, suficiente y gratuito en los distintos días de labores.

Las rutas y horarios del transporte institucional, serán acordados entre las personas empleadoras y las personas trabajadoras según las necesidades del personal. En caso aplicable, se acordará con el o los sindicatos, previa consulta a las personas trabajadoras integrantes.

El transporte institucional solo podrá ser modificado o cancelado por acuerdo entre personas trabajadoras y empleadoras, o en los términos establecidos por el contrato individual o colectivo de trabajo.

Cuarto. Se adicionan los artículos 42 Ter, 42 Quáter, 42 Quinquies y 42 Sexties a la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, Reglamentaria del Apartado B) del artículo 123 Constitucional, para quedar como sigue;

Artículo 42 Ter. Los titulares a que se refiere el Artículo 1o. de esta Ley, podrán otorgar bonos de transporte público o transporte institucional a las personas trabajadoras de sus instituciones con apego a los ordenamientos presupuestales aplicables.

Artículo 42 Quáter. Los bonos de transporte público contemplados en el artículo 43 de la Ley General Movilidad y Seguridad Vial son aportaciones voluntarias y opcionales de los titulares, destinados a facilitar individualmente a las personas trabajadoras el desplazamiento desde y hacia sus centros de trabajo y con independencia de la duración de su jornada laboral.

El otorgamiento de los bonos de transporte público podrá ser temporal o permanente, siempre enterando por anticipado la periodicidad del beneficio a la persona trabajadora.

El otorgamiento de los bonos de transporte público estará limitado a los criterios técnicos emitidos por el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y la institución competente de prestar el servicio de transporte público aplicable.

Artículo 42. Quinquies. Los titulares podrán otorgar los bonos de transporte público con base en los planes tarifarios y condiciones que la autoridad encargada del servicio de transporte público establezca para este fin.

Artículo 42. Sexies. Los titulares podrán otorgar al personal el servicio de transporte institucional, colectivo, apropiado, suficiente y gratuito en los distintos días de labores.

Las rutas y horarios del transporte institucional, serán acordados entre los titulares y las personas trabajadoras según las necesidades del personal. Se acordará con el o los sindicatos, previa consulta a las personas trabajadoras integrantes.

El transporte institucional solo podrá ser modificado o cancelado por acuerdo entre personas trabajadoras y los titulares, o en los términos establecidos por el contrato individual o colectivo de trabajo.

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. Una vez entrado en vigor el presente decreto, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social emitirá los ajustes a los reglamentos aplicables a más tardar en 60 días naturales.

Notas

1 Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. (2022). Párrafo quinto, artículo 43. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

2 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2022). Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, tercer trimestre 2022. Tasa de informalidad. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2022/enoent/ enoe_ie2022_11.pdf

3 Asamblea Nacional de la República Francesa. (1983). Decreto N° 83-588. <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000861809/>

4 Padam Mobility. (2020). Todo sobre el paquete de movilidad sostenible. <https://www.padam-mobility.com/es/enjeux/tout-savoir-sur-le-forfait-mob ilite-durable>

5 Ibid.

6 Administración Autónoma de Transportes Parisinos. (2023). Tarifas y billetes. <https://www.ratp.fr/titres-et-tarifs>

7 Asamblea Nacional de la República Francesa. (2020). Decreto N° 2020-541 de 9 de mayo de 2020 relativo al “paquete de movilidad sostenible”. https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000041858450?datePublication=&dateSignature=08%2F05%2F2020+%3E+30%2F05%2F2020&dateVersion=08%2F02%2F2023&isAdvancedResult=&nature=ARRETE&nature=DECRET&nature=ORDONNANCE&page=2&pageSize=10&query=Mobilit%C3%A9+2020&searchField=ALL&searchProximity=&searchType=ALL&sortValue=SIGNATURE_DATE_DESC&tab_selection=lawarticledecree&typePagination=DEFAULT&typeRecherche=dat e

8 OV-transporte público. (2023). Tarifas de transporte. <https://www.ov-chipkaart.nl/>

9 Metro de Madrid. (2023). Títulos y tarifas. <https://www.metromadrid.es/es/viaja-en-metro/titulos-y-tarifas/titulos# panel2>

10 Transporte Metropolitano de Barcelona. (2023). Billetes y tarifas. <https://www.tmb.cat/es/tarifas-metro-bus-barcelona/sencillos-e-integrados/t-usual>

11 Endered. (2023). Ticket transporte para empresas. <https://www.edenred.es/ticket-transporte/>

12 Ministerio de Transportes, movilidad y agenda urbana. (2023). El Gobierno valida el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y la remite a las Cortes para su aprobación en 2023.

<https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mar-13122022-1451#>

#:text=Con%20esta%20ley%20se%20busca,asequible%20para%20todas%20las%20personas

13 Diario Oficial de Colombia. (1959). Ley 15 de 1959.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=17276>

5#:~:text=Establ%C3%A9cese%20a%20cargo%20de%20los,un%20mil%20quinientos%20pesos%20(%24

14 Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2022). Estadística de Transporte urbano de Pasajeros, noviembre.

https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP_2023_01.pdf

15 Centro de Estudios de las Finanzas Públicas. (2022). IFO/352/2022.

16 Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2021). Población total. <https://www.inegi.org.mx/temas/estructura/>

17 Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2022). Estadística de Transporte urbano de Pasajeros, noviembre.

https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP_2023_01.pdf

18 Secretaría de Movilidad del Gobierno de la Ciudad de México. (2018). Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México. 2018-2024.

<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>

19 Instituto Mexicano de la Competitividad y Sin tráfico. (2018). ¿Cuánto cuesta la Congestión Vehicular en México?.

<https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2019/09/%C2%BFcu%C3%A1nto-cuesta-la-congesti%C3%B3n-en-M%C3%A9xico.pdf>

20 Ibid.

21 Ibid

22 Ibid

23 Naciones Unidas. (2022). Objetivo 11. Las ciudades desempeñarán un papel importante en la consecución de los

Objetivos de Desarrollo Sostenible. <https://www.un.org/es/chronicle/article/objetivo-11-las-ciudades-desempenaran-un-papel-importante-en-la-consecucion-de-los-objetivos-de>

24 Senado de la República. (2022). Dictamen por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

https://infosen.senado.gob.mx/sgsp/gaceta/65/1/2022-04-05-1/assets/documentos/Dic_ZMyM_LGMySV.pdf

25 Ibero. (2022). Contrato Colectivo de Trabajo. <https://ibero.mx/contrato-colectivo>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 13 de febrero de 2024.

Diputada Amalia Dolores García Medina (rúbrica)