



Ciudad de México a 3 de agosto de 2022

**DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA COMISIÓN PERMANENTE,
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO DE LA II LEGISLATURA
P R E S E N T E**

El suscrito Diputado **VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN**, Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, de la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 9, 108, 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, D 1 y G 1 Y 2, 7 A 1, 29 apartado A, numeral 1 y Apartado D, incisos a y b, 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI, 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, y 2 fracción XXI, 5, fracción I y 95 fracción II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, sometemos a consideración de este H. Soberanía la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN: LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 32 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LOS ARTÍCULOS 10, 48, 49 Y 50, DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS**. EN VIRTUD DE ELLO, Y CON LA FINALIDAD DE CUMPLIR CON LO PREVISTO EN EL ARTÍCULO 96 DEL REGLAMENTO DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SE EXPONE LA INICIATIVA EN LOS SIGUIENTES TÉRMINOS:

ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA:

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN: LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 32 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LOS ARTÍCULOS 10, 48, 49 y 50, DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA



CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la actualidad existe una serie de problemáticas silenciosas, las cuales si bien es cierto son al momento imperceptibles a los ojos del Gobierno, se traducen en una inseguridad jurídica que, aunado a la falta de actualización del marco jurídico regulador, el cual además de obsoleto también resulta insuficiente, ha generado un ánimo de ingobernabilidad que deja en un notorio estado de indefensión a la ciudadanía.

Uno de estos problemas en la regulación de los estacionamientos públicos que operan en la Ciudad de México, los cuales se regulan por el Reglamento de Estacionamientos del Distrito Federal, el cual fue emitido por la Asamblea de representantes en el periodo de 1988 a 1991, y en el cual se establece que *“Corresponde al Departamento del Distrito Federal aplicar, vigilar el debido cumplimiento y, en su caso, sancionar las disposiciones contenidas en el presente Reglamento”*. El cual su última reforma data de marzo de 1991, es decir, hace 31 años.

Es decir, no hablamos ni siquiera del Gobierno del Distrito Federal, sino del Departamento, el cual dejó de existir desde 1997. Desde entonces la capital del país no cuenta con un ordenamiento que regule a plenitud el funcionamiento de estos establecimientos mercantiles, los cuales aprovechando estas lagunas y falta de regulación, han impuesto su propio mecanismo de operación, imponiéndole a los usuarios reglas, tarifas y cláusulas que incluso resultan ser ilegales, al ir en contra de lo que establecen normas como la Ley de Establecimientos Mercantiles, la Ley Orgánica de Alcaldías, la Ley de Movilidad e Incluso el Código Penal.

La *Procuraduría Federal del Consumidor*, publicó en su portal que ha realizado visitas en diferentes establecimientos de esta naturaleza, principalmente en el Centro Histórico de la



Ciudad de México, encontrando irregularidades en los contratos de adhesión y falta de información al público sobre los costos de sus servicios.

Sin embargo, a pesar de esta referencia, no existe un informe preciso sobre las acciones que hayan implementado tanto la *Procuraduría Federal de Consumidor* o bien por el *Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México*, para combatir las irregularidades que se han venido generando por años en estos Centros, esto sin prejuzgar sobre la disposición de estas instancias para atender el tema, sino que existe una laguna jurídica sobre el funcionamiento de los Estacionamientos Públicos de la Ciudad de México, es decir, no existe una norma válida que sienta las bases sobre la cual deba realizarse una supervisión respecto a su funcionamiento, salvo las generalidades establecidas en la Ley de Establecimientos Mercantiles de la Ciudad de México o de la Ley de Movilidad, sin embargo, estas solo regulan cuestiones accesorias.

De igual forma no existe un sistema confiable que permita saber las particularidades de estos establecimientos, como número de estacionamientos por Alcaldía, rango de tarifas, contratos de prestación de servicios, número de cajones por estacionamiento etc.

Es por ello que surge la necesidad de crear un sistema de registro que almacene toda la información referente a los estacionamientos existentes en la Ciudad de México y como operan.

Una de las irregularidades recurrentes en el funcionamiento de los estacionamientos públicos de la Ciudad de México, es la llamada, *clausula excluyente de responsabilidad*, la cual no es aplicable en estacionamientos, ya que al tener el resguardo de los vehículos se convierten en garantes por la prestación del servicio. Aun así, exhiben en boletos o en el interior del inmueble leyendas que implica que no se hacen responsables por robo total o parcial o bien por los daños que se ocasionen al vehículo, y en caso de cuenten con seguro, obligan a los usuarios a que cubran con el pago del deducible que se genere por dicha cobertura.



Una irregularidad más se detecta en el cobro de las tarifas, cobrando un precio si se trata de un vehículo compacto o tipo sedán y un precio más elevado si se trata de una camioneta. También, realizan el cobro por hora y no por fracción, como lo establece la legislación vigente en la Ciudad de México.

Este tipo de problemas se presentan más comúnmente en los estacionamientos establecidos en zonas de gran concurrencia, como el Centro Histórico, hospitales, oficinas gubernamentales, centros comerciales, entre otros.

Esta situación repercute en diversos sectores, uno de ellos es la economía de quienes tienen la necesidad de hacer uso de un estacionamiento público, en las inmediaciones de centros de alta concurrencia, como los ya mencionados y que, abusando de esta necesidad, imponen tarifas exorbitantes, diferenciadas, cobros por hora completa y no por fracción.

Esto genera además, que las personas prefieran ocupar la vía pública para estacionar sus vehículos aun y cuando pongan en riesgo sus bienes, ya que son susceptibles de robo o daños, sin mencionar el problema que se genera en las vialidades como el tráfico, la obstrucción de entradas o de carriles confinados o áreas restringidas para estacionarse.

Además, cuando en determinadas zonas existen pocos estacionamientos públicos y la ocupación de la vía pública se imposibilita por su geografía, estos estacionamientos generan un sobrecupo en el inmueble, lo que además de dañar los vehículos, ponen en riesgo la integridad de las personas y se genera un agente perturbador o de riesgo.

No obstante, además se niegan a responder por los daños que se pudieran ocasionar a los vehículos al interior del establecimiento o por la falta de pericia diligencia de los acomodadores dependientes de los Estacionamientos.



De no regularse oportunamente, podría resultar a futuro una problemática mayor, que derive en un descontento social o un riesgo para la integridad de los capitalinos o afectación en sus bienes.

PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO.

No Aplica.

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTEN

Sirven de argumentos para la procedencia de la presente iniciativa con proyecto de decreto para la reforma propuesta las siguientes consideraciones:

Existe sin duda la reglamentación primaria y constitucional que marca las directrices para regular el funcionamiento de los Estacionamientos Públicos, sin embargo, a la fecha la misma no ha sido cumplimentada o actualizada en su caso, por lo cual urge que a través de este Congreso hagamos lo que en nuestras manos está para poder poner una solución apropiada e inmediata.

La Constitución Política de la Ciudad de México

La constitución Política de la Ciudad de México establece facultades expresas para que se regule el funcionamiento de los Estacionamientos Públicos, la cual es de las Alcaldías, estableciendo lo siguiente:

Artículo 53
Alcaldías



3. Las personas titulares de las alcaldías tendrán las siguientes atribuciones:

B. De las personas titulares de las alcaldías

Obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos

XXI. Autorizar la ubicación, el funcionamiento y las tarifas que se aplicarán para los estacionamientos públicos de la demarcación territorial;

Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México

Por su parte, la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México refrenda que es esta una facultad exclusiva de las alcaldías aun y cuando la Ley de Establecimientos establece que es una facultad compartida con la Secretaría de Movilidad, lo cual resulta necesario armonizar, lo cual se hará en la presente reforma.

Artículo 32. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos, son las siguientes:

VII. Autorizar la ubicación, el funcionamiento y las tarifas que se aplicarán para los estacionamientos públicos de la demarcación territorial;

Por tanto, es menester que las alcaldías realicen las acciones pertinentes para regular las tarifas de los estacionamientos públicos y que las mismas sean publicadas en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, para conocimiento de los Ciudadanos y usuarios.

Ley de Establecimientos Mercantiles de la Ciudad de México.

Ahora bien, la Ley de Establecimientos Mercantiles vigente actualmente en la Ciudad de México, es la única que regula de manera medianamente amplia el funcionamiento de los estacionamientos públicos, misma que aun así resulta insuficiente e inadecuada, por lo que resulta necesario su reforma. La mismas establece:

TITULO II DE LAS ATRIBUCIONES

Artículo 48.- Los titulares u operadores de estacionamientos públicos tendrán además de las señaladas en el artículo 10 de la presente Ley, las siguientes obligaciones:

- XI.** Emitir boletos de depósito del vehículo, motocicleta o bicicleta a cada uno de los usuarios, en el que se especifiquen las condiciones del contrato y la hora de entrada del vehículo, bicicleta o motocicleta;
- II.** Contar con iluminación suficiente durante el tiempo que permanezca en operación el estacionamiento;
- III.** Tener una señalización clara y suficiente para el control de entradas, salidas y circulación en el estacionamiento;
- IV.** Contar con un seguro de responsabilidad civil o fianza que garantice a los usuarios el pago de los daños que pudieran sufrir en su persona, vehículo, o en la de terceros hasta por 9000 veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México vigente por vehículo, 2000 veces la Unidad de Cuenta del Distrito Federal vigente por motocicleta y de 500 veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México vigente por bicicleta, de acuerdo a la siguiente modalidad:
 - a)** Autoservicio.- Responsabilidad por robo total, robo y daño parcial del vehículo, motocicleta o bicicleta e incendio del inmueble donde se depositó el vehículo, motocicleta o bicicleta, cuando éste sea atribuible al titular u operador; y
 - b)** Acomodadores de vehículos, motocicletas o bicicletas.- Responsabilidad por robo total, robo y daño parcial, robo o daño de accesorios mostrados a la entrega del vehículo, motocicleta o bicicleta e incendio del inmueble donde se depositó el vehículo, motocicleta o bicicleta, cuando éste sea atribuible al titular u operador;
- V.** Cubrir el pago del deducible cuando sea robo total o cuando el daño sea atribuible al titular u operador;
- VI.** Garantizar espacio de estacionamiento, en condiciones de seguridad, para usuarios que utilicen como medio de transporte la motocicleta o bicicleta;
- VII.** Expedir la respectiva identificación a los acomodadores que deberán portar en todo momento y verificar que cuenten con licencia de manejo vigente expedida por la autoridad competente;
- VIII.** Contar con reloj checador que registre la hora de entrada y salida de los vehículos, motocicletas y bicicletas;
- IX.** Sujetarse a la tarifa autorizada, la que deberá tenerse en lugar visible para los usuarios;
- X.** Contar con el servicio de sanitarios para los usuarios; y
- XI.** Las demás que establezca esta Ley y demás normatividad aplicable.

Artículo 49. El Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Movilidad y la Alcaldía, autorizará las tarifas de estacionamientos públicos y emitirá las normas técnicas para regular su operación.

Para el inicio de operaciones solo en el primer año de funcionamiento bastará con que el interesado manifieste que tiene la propiedad o la posesión del inmueble, asimismo que cumple con lo señalado en el artículo 48 de la presente Ley.

Artículo 50.- Los titulares de estacionamientos públicos cobrarán sus tarifas



por fracciones de 15 minutos desde la primera hora, debiendo ser el mismo precio para cada fracción. Podrán tener otras actividades complementarias de las consideradas de bajo impacto, siempre y cuando el espacio que se destine para su prestación no exceda del 10% de la superficie del establecimiento y no se vendan bebidas alcohólicas.

Artículo 51.- El Gobierno de la Ciudad de México fomentará que los establecimientos mercantiles que presten el servicio de estacionamiento contribuyan a desalentar la utilización del automóvil, mediante el otorgamiento de tarifas preferenciales a sus usuarios o a través de medidas que consideren convenientes, según el número de pasajeros a bordo. Igualmente, a fin de estimular la utilización de los medios de transporte públicos fomentará el establecimiento de estacionamientos en zonas cercanas a los centros de transferencia modal.

Luego entonces, podemos determinar que existen los fundamentos necesarios y suficientes para poder crear un marco normativo moderno que regule el funcionamiento de los Estacionamientos Públicos y evite la ilegalidad en la que muchos de ellos operan actualmente.

Existen facultades expresas desde la Constitución y replicadas en las leyes secundarias para las autoridades de la Ciudad de México, para normar su actuar y verificar su cumplimiento, como lo establece la Ley de Verificación Administrativa de la Ciudad de México.

Reglamento de Verificación Administrativa de la Ciudad de México

Existe además la facultad expresa para el Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, supervise el cumplimiento de la normatividad por cuanto al funcionamiento de los estacionamientos que operan en la Ciudad de México.

Artículo 1º. Es objeto de este Reglamento regular las visitas y procedimientos de verificación administrativa que practique la Administración Pública del Distrito Federal en las materias que a continuación se mencionan, así como reglamentar la Ley del Instituto de Verificación Administrativa del Distrito Federal:

VIII. Estacionamientos Públicos;

Sin embargo, poco se puede hacer si no existe una normatividad sustantiva que regule de manera adecuada estos establecimientos.

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE DECRETO Y RECEPTOS A MODIFICAR.

DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN: LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 32 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LOS ARTÍCULOS 10, 48, 49 y 50 Y SE CREA EL ARTÍCULO 49 BIS, DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS.

El texto referido se expone a continuación, mismo que para mayor claridad de la reforma que se propone, se ilustra en un cuadro comparativo, con el texto vigente y el texto propuesto del artículo a reformar.

CUADRO COMPARATIVO

Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México

ACTUAL:	TEXTO DE LA INICIATIVA:
<p>Artículo 32. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos, son las siguientes:</p> <p>VII. Autorizar la ubicación, el funcionamiento y las tarifas que se aplicarán para los estacionamientos públicos de la demarcación territorial;</p>	<p>Artículo 32. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de obra pública, desarrollo urbano y servicios públicos, son las siguientes:</p> <p>VII. Autorizar la ubicación, el funcionamiento y las tarifas que se aplicarán para los estacionamientos públicos de la demarcación territorial;</p>

VIII. Las Alcaldías deberán crear contar con un sistema de registro de estacionamientos públicos existentes dentro de su demarcación territorial, el cual contendrá:

- a) Datos de los responsables del establecimiento.
- b) Contratos de prestación de servicios a que se refiere el artículo 50 de la Ley de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal.
- c) Póliza del seguro a que hace referencia la fracción IV del artículo 48 de la Ley de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal.
- d) capacidad del estacionamiento.

La ubicación y funcionamiento se registrarán por el Reglamento que para tal efecto emita el Gobierno de la Ciudad de México.

Las tarifas se establecerán de manera sectorizada, considerando el tipo de vialidad en el que se encuentran, afluencia, número de estacionamientos en la zona y capacidad del estacionamiento.

Las tarifas se autorizarán de manera anual y deberán publicarse en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México antes de comenzar el ejercicio respectivo.

--	--

Ley de Establecimientos Mercantiles de la Ciudad de México

ACTUAL:	TEXTO DE LA INICIATIVA:
<p>Artículo 10.- Los Titulares de los establecimientos mercantiles de bajo impacto, impacto vecinal e impacto zonal tienen las siguientes obligaciones:</p> <p>Apartado A:</p> <p>...</p> <p>II. Tener en el establecimiento mercantil el original o copia certificada del Aviso o Permiso; asimismo cuando sea necesario para el funcionamiento del establecimiento mercantil original o copia de la póliza de la compañía de seguros con la cual se encuentra asegurado y del seguro de responsabilidad civil.</p> <p>En todo caso, será responsable el titular por negligencia o incumplimiento en la</p>	<p>Artículo 10.- Los Titulares de los establecimientos mercantiles de bajo impacto, impacto vecinal e impacto zonal tienen las siguientes obligaciones:</p> <p>Apartado A:</p> <p>...</p> <p>II. Tener en el establecimiento mercantil el original o copia certificada del Aviso o Permiso; asimismo cuando sea necesario para el funcionamiento del establecimiento mercantil original o copia de la póliza de la compañía de seguros con la cual se encuentra asegurado y del seguro de responsabilidad civil.</p> <p>Tratándose de establecimientos con giro de estacionamiento público o que se encuentren dentro del supuesto a que hace referencia la fracción XIV de este artículo, serán responsables del daño y robo parciales o tales del vehículo bajo su resguardo.</p> <p>En todo caso, será responsable el titular por negligencia o incumplimiento en la</p>

prestación del servicio, salvo causa de fuerza mayor o caso fortuito;

IV. Permitir el acceso al establecimiento mercantil al personal autorizado por el Instituto para que realicen las funciones de verificación.

Los integrantes de corporaciones policíacas que se encuentren cumpliendo una comisión legalmente ordenada, podrán tener acceso únicamente el tiempo necesario para llevar a cabo dicha comisión; en caso de atender la denuncia del titular del Establecimiento Mercantil o de su dependiente, cuando exista el señalamiento de que alguien esté incumpliendo alguna disposición legal aplicable. Los integrantes de las corporaciones policíacas que presten el auxilio, remitirán de inmediato al infractor al juez cívico competente;

...

Artículo 48.- Los titulares u operadores de estacionamientos públicos tendrán además de las señaladas en el artículo 10 de la presente Ley, las siguientes obligaciones:

...

IV. Contar con un seguro de responsabilidad civil o fianza que garantice

prestación del servicio, **por lo que no aplica la cláusula de exclusión de responsabilidad**, salvo causa de fuerza mayor o caso fortuito;

IV. Permitir el acceso al establecimiento mercantil al personal autorizado por el Instituto para que realicen las funciones de verificación **y de los integrantes de las corporaciones policíacas en ejercicio de sus funciones.**

...

Artículo 48.- Los titulares u operadores de estacionamientos públicos tendrán además de las señaladas en el artículo 10 de la presente Ley, las siguientes obligaciones:

...

IV. Contar con un seguro de responsabilidad civil o fianza que garantice

a los usuarios el pago de los daños que pudieran sufrir en su persona, vehículo, o en la de terceros hasta por 9000 veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México vigente por vehículo, 2000 veces la Unidad de Cuenta del Distrito Federal vigente por motocicleta y de 500 veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México vigente por bicicleta, de acuerdo a la siguiente modalidad:

a) Autoservicio.- Responsabilidad por robo total, robo y daño parcial del vehículo, motocicleta o bicicleta e incendio del inmueble donde se depositó el vehículo, motocicleta o bicicleta, cuando éste sea atribuible al titular u operador; y

b) Acomodadores de vehículos, motocicletas o bicicletas.- Responsabilidad por robo total, robo y daño parcial, robo o daño de accesorios mostrados a la entrega del vehículo, motocicleta o bicicleta e incendio del inmueble donde se depositó el vehículo, motocicleta o bicicleta, cuando éste sea atribuible al titular u operador;

V. Cubrir el pago del deducible cuando sea robo total o cuando el daño sea atribuible al

a los usuarios el pago de los daños que pudieran sufrir en su persona, vehículo, o en la de terceros hasta por 9000 veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México vigente por vehículo, 2000 veces la Unidad de Cuenta del Distrito Federal vigente por motocicleta y de 500 veces la Unidad de Cuenta de la Ciudad de México vigente por bicicleta, de acuerdo a la siguiente modalidad:

a) Autoservicio: Responsabilidad por robo total o **parcial** y **cualquier** daño del vehículo, motocicleta o bicicleta e incendio del inmueble donde se depositó el vehículo, motocicleta o bicicleta, cuando éste sea atribuible al titular; y

b) Acomodadores de vehículos, motocicletas o bicicletas: **Responsabilidad por robo total o parcial y cualquier daño, mostrado a la entrega del vehículo, motocicleta o bicicleta cuando éste sea atribuible al titular u operador y que no hayan sido registrados en el boleto a la hora de ingresar; así como los daños ocasionados por afectaciones directas al inmueble donde se depositó el vehículo, motocicleta o bicicleta o bien que el establecimiento cuente con servicio de estacionamiento en la vía pública.**

V. Cubrir el pago total del deducible cuando sea trate de robo total o **parcial o cuando el**

titular u operador;

IX. Sujetarse a la tarifa autorizada, la que deberá tenerse en lugar visible para los usuarios;

...

Sin correlativo

Artículo 49.- El Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Movilidad y la Alcaldía, autorizará las tarifas de estacionamientos públicos y emitirá las normas técnicas para regular su operación.

daño sea atribuible al titular u operador, **el cual bajo ninguna circunstancia, correrá a cargo de persona distinta a la del responsable del establecimiento mercantil.**

...

IX. Sujetarse a la tarifa autorizada, la que deberá tenerse en lugar visible para los usuarios, **dicha tarifa se establecerá de conformidad con lo establecido en el artículo 49 de este ordenamiento;**

...

XI. Bajo ninguna circunstancia podrán exhibir o manifestar por cualquier medio a los usuarios disposiciones o clausulas contrarias a lo establecido en el presente ordenamiento.

Artículo 49.- Las Alcaldías autorizarán las tarifas de estacionamientos públicos, para lo cual se considerará lo siguiente:

I. Las tarifas serán únicas para todos los vehículos, sin que este pueda variar por sus dimensiones.

II. El pago será por fracción de 15 minutos a partir de la segunda hora con un costo igual por fracción.

III. Las tarifas autorizadas para el servicio de estacionamientos públicos

<p>Artículo 50.- Los titulares de estacionamientos públicos cobrarán sus tarifas por fracciones de 15 minutos desde la primera hora, debiendo ser el mismo</p>	<p>se determinarán por zonas y deberán ser publicadas en la Gaceta para su entrada en vigor, considerando el tipo de vialidad en el que se encuentran, afluencia número de estacionamientos en la zona y capacidad del estacionamiento.</p> <p>IV. Podrán establecer las siguientes modalidades de cobro:</p> <p>a) Por hora: el cual será con el cobro integro de la primera hora independientemente el tiempo que el usuario permanezca en el estacionamiento y por fracción de 15 minutos a partir de la segunda hora.</p> <p>b) Por tiempo libre: Se cobrará un precio fijo partir de la tercera hora y hasta un máximo de doce Bajo ninguna circunstancia, el pago del deducible correrá a cargo de persona distinta a la del responsable del establecimiento mercantil. Después de este periodo, se aplicará el cobro establecido en la fracción I.</p> <p>c) Pensión: se realizará un cobro mensual por el servicio ilimitado durante ese lapso de tiempo.</p> <p>Artículo 50. Los titulares de estacionamientos públicos podrán tener otras actividades complementarias de las consideradas de bajo impacto, siempre y</p>
---	---

precio para cada fracción. Podrán tener otras actividades complementarias de las consideradas de bajo impacto, siempre y cuando el espacio que se destine para su prestación no exceda del 10% de la superficie del establecimiento y no se vendan bebidas alcohólicas.

cuando el espacio que se destine para su prestación no exceda del 10% de la superficie del establecimiento y no se vendan bebidas alcohólicas.

Los titulares de los estacionamientos públicos podrán rentar cajones de estacionamiento a uno o más establecimientos a que hace referencia la fracción XIV del artículo 10 de esta ley, siempre y cuando, los cajones arrendados no rebasen el 35% del total de cajones del estacionamiento público.

Los contratos de arrendamiento a que hace referencia el párrafo anterior, deberán ser registrados ante Alcaldía correspondiente y los cajones deberán ser identificables físicamente para cada arrendatario.

Por las razones anteriormente expuestas, debidamente fundado y motivado, es que someto a la consideración del Honorable Congreso de la Ciudad de México, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN: LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO 32 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LOS ARTÍCULOS 10, 48, 49 y 50, DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS.**

ÚNICO. DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN: LA FRACCIÓN VIII DEL ARTÍCULO



32 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, LOS ARTÍCULOS 10, 48, 49 y 50, DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES PARA LA CIUDAD DE MÉXICO EN MATERIA DE ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS.

TRANSITORIOS

PRIMERO: Remítase el presente decreto a la persona 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.

SEGUNDO: El presente decreto entrara en vigencia, al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO: El Gobierno de la Ciudad de México deberá, en un término no mayor a treinta días hábiles contados a partir de la entrada en vigor de la presente reforma, emitir las Normas de Operación de los Establecimientos Públicos de la Ciudad de México, hasta en tanto no se emita un nuevo Reglamento de Estacionamientos Públicos.

CUARTO: Las personas titulares de las Alcaldías de la Ciudad de México, contarán con un término no mayor a treinta días hábiles posteriores a la entrada en vigor de las Normas de Operación de los Establecimientos Públicos de la Ciudad de México que emita el Gobierno de la Ciudad de México, para publicar en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México las Tarifas Autorizadas para los Estacionamientos Públicos de sus respectivas demarcaciones.

PROMOVENTE



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
DIP. VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN



Victor Hugo Lobo Román

DIPUTADO VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN

En la Ciudad de México, a los 3 días del mes de agosto de 2022