

CONTENIDO

Iniciativas

- 2** Que reforma el artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, suscrita por diputados integrantes del Grupo Parlamentario del PT
- 21** Que reforma los artículos 20 y 23 de la Ley para regular las Sociedades de Información Crediticia, a cargo del diputado Ricardo Sóstenes Mejía Berdeja, del Grupo Parlamentario del PT
- 45** Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de servicios auxiliares y arrastre, salvamento y depósito, a cargo del diputado Ricardo Sóstenes Mejía Berdeja, del Grupo Parlamentario del PT

Anexo II-4-1

Martes 25 de noviembre

Los que suscriben diputados de la LXVI Legislatura de la Honorable Cámara de Diputados e integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en relación con el artículo 6, numeral 1, fracción I, del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta honorable soberanía **la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se Reforma la fracción IV, Apartado A y la fracción II del, Apartado B, del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

El trabajo es una actividad fundamental para el desarrollo económico y social de cualquier país. En México, las largas jornadas laborales han sido una característica distintiva, con una normativa que establece hasta 48 horas semanales según se establece en el artículo 123 de la Constitución Política de los Estado Unidos Mexicanos, la Ley Federal del Trabajo y la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado, Reglamentaria del Apartado B) del Artículo 123 Constitucional. No obstante, en los últimos años ha habido un creciente debate sobre la reducción de la jornada laboral a 40 horas semanales, una reforma que busca mejorar la calidad de vida de los trabajadores y alinearse con las tendencias internacionales.

A nivel global, muchos países han avanzado en la reducción de las horas laborales. El análisis del promedio de horas trabajadas anualmente en los países mostrados en la siguiente tabla proporciona información clave sobre las tendencias laborales a nivel global y su relación con el desarrollo económico, la productividad y el bienestar social.

PROMEDIO DE HORAS TRABAJADAS ANUALMENTE			
Países	2021	2022	2023
México	2,216	2,226	2,207
Costa Rica	2,073	2,149	2,171
Chile	1,921	1,966	1,953
Grecia	1,854	1,886	1,897
Israel	1,877	1,891	1,880
Corea	1,910	1,901	1,872
Canadá	1,685	1,686	1,865
Polonia	1,828	1,815	1,803
Estados Unidos	1,813	1,804	1,799
Chequia	1,722	1,774	1,766
Nueva Zelanda	1,730	1,748	1,751
Estonia	1,767	1,770	1,742
OECD	1,739	1,746	1,742

Italia	1,686	1,726	1,734
Hungría	1,682	1,691	1,679
Australia	1,622	1,628	1,651
Lituania	1,620	1,624	1,641
Irlanda	1,627	1,657	1,633
España	1,633	1,652	1,632
Portugal	1,649	1,635	1,631
República Eslovaca	1,583	1,622	1,631
Eslovenia	1,593	1,610	1,616
Japón	1,607	1,607	1,611
Letonia	1,601	1,553	1,548
Reino Unido	1,498	1,531	1,524
Francia	1,475	1,501	1,500
Finlandia	1,528	1,514	1,499
Luxemburgo	1,467	1,459	1,462
Islandia	1,459	1,459	1,448
Suecia	1,447	1,440	1,437
Austria	1,437	1,435	1,435
Noruega	1,426	1,425	1,418
Países Bajos	1,412	1,415	1,413
Dinamarca	1,390	1,394	1,380
Alemania	1,348	1,347	1,343
Total de horas anuales	57,925	58,287	58,313
Promedio anual	1565.54	1575.32	1576.04
Elaboración propia, analizada y detallada conforme a los datos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD). (2024). Promedio anual de horas trabajadas por trabajador. OECD Data Explorer.			

México: El país con mayor carga laboral

México se destaca por tener el promedio de horas trabajadas más alto en 2021, 2022 y 2023, con 2,207 horas trabajadas anualmente en 2023. A pesar de una ligera disminución respecto a los años anteriores, sigue superando considerablemente al promedio de los países de la OCDE (1,746 horas en 2023). Desde una perspectiva económica, esta alta carga laboral no necesariamente se traduce en una mayor productividad. De hecho, muchos estudios sugieren que jornadas laborales más extensas pueden generar una disminución en la eficiencia de los trabajadores, lo que plantea un desafío importante para la economía mexicana.

Implicaciones económicas:

- I. Aunque México registra muchas más horas trabajadas que otros países, la productividad por hora es baja. Esto sugiere la necesidad de mejorar las políticas de capacitación, innovación y tecnología para aumentar la productividad sin depender de largas jornadas laborales.
- II. Un mayor número de horas trabajadas puede afectar negativamente el bienestar de los trabajadores, lo que a largo plazo puede reducir el consumo interno debido a que los individuos tienen menos tiempo y energía para el ocio y el gasto en actividades recreativas.

Comparativa con América Latina

Costa Rica y Chile, los otros dos países latinoamericanos incluidos en la tabla, también presentan un promedio elevado de horas trabajadas, aunque con una tendencia a la baja en el caso de Chile (de 1,966 horas en 2022 a 1,953 en 2023). Costa Rica, con 2,149 horas en 2023, sigue siendo otro ejemplo de alta carga laboral en la región.

Implicaciones económicas:

- I. Similar a México, estos países enfrentan el reto de mejorar la productividad por hora trabajada. El alto número de horas no garantiza un mejor rendimiento económico. Estos países deberían priorizar políticas para aumentar la productividad a través de la educación, la adopción de tecnologías y una mejor distribución de las horas de trabajo.
- II. La alta carga laboral, si no está acompañada de aumentos proporcionales en la productividad, podría limitar la capacidad de estos países para competir con economías más avanzadas que logran niveles más altos de productividad con menos horas trabajadas.

Países desarrollados: Menor carga laboral, mayor productividad

Los países con menos horas trabajadas anualmente, como Alemania (1,343 horas en 2023), Dinamarca (1,393 horas) y Países Bajos (1,415 horas), han logrado equilibrar las horas trabajadas con altos niveles de productividad. Este fenómeno refleja una evolución hacia un entorno laboral más eficiente, en el que se prioriza la calidad sobre la cantidad de horas trabajadas.

Implicaciones económicas:

- I. Estos países han adoptado sistemas económicos en los que el tiempo de trabajo es más eficiente, aprovechando mejor el capital humano, invirtiendo en tecnología y fomentando la innovación.

- II. El menor número de horas trabajadas está correlacionado con un mayor nivel de bienestar y un entorno laboral más equilibrado. Esto se traduce en economías más sostenibles a largo plazo, donde se promueve el consumo interno y el bienestar social.

Tendencias globales en la reducción de horas

El promedio de horas trabajadas anualmente en muchos países ha mostrado una tendencia a la baja, lo que indica un cambio hacia una mayor concienciación sobre el bienestar laboral y una mayor eficiencia. La reducción de horas trabajadas también responde a cambios estructurales en la economía global, donde la automatización, el teletrabajo y las nuevas tecnologías permiten una mayor flexibilidad y productividad.

Implicaciones económicas:

- I. Flexibilidad laboral: La reducción de las horas de trabajo está relacionada con un cambio hacia una mayor flexibilidad laboral, permitiendo a las economías más desarrolladas adaptarse mejor a las necesidades de los trabajadores y a las nuevas dinámicas del mercado laboral.
- II. Evolución de sectores productivos: Sectores como los servicios y la tecnología, que tienen un peso creciente en las economías desarrolladas, tienden a requerir menos horas trabajadas por su naturaleza más eficiente y su mayor grado de automatización.

Promedio global y la OCDE

El promedio global de horas trabajadas anualmente en los países de la OCDE es de 1,746 horas en 2023. México, con 461 horas más que este promedio, sigue alejándose de las tendencias internacionales. Los países con los promedios más bajos han logrado mantener un crecimiento económico robusto mientras reducen las horas de trabajo, lo que refleja una dirección hacia una mayor calidad de vida sin sacrificar el crecimiento económico.

Brecha de Desigualdad en horas en México ante los países miembros de la OCDE

Países	Horas semanales	Brecha de desigualdad en horas
2023		
México	42.44	
Costa Rica	41.74	-0.70
Chile	37.56	-4.88
Grecia	36.48	-5.96
Israel	36.15	-6.29
Corea	36.00	-6.44
Canadá	35.87	-6.58

Polonia	34.67	-7.77
Estados Unidos	34.60	-7.85
Chequia	33.96	-8.48
Nueva Zelanda	33.67	-8.77
Estonia	33.50	-8.94
OECD	33.50	-8.94
Italia	33.35	-9.10
Hungría	32.29	-10.15
Australia	31.75	-10.69
Lituania	31.56	-10.88
Irlanda	31.40	-11.04
España	31.39	-11.05
Portugal	31.37	-11.08
República Eslovaca	31.37	-11.08
Eslovenia	31.08	-11.37
Japón	30.98	-11.46
Letonia	29.77	-12.67
Reino Unido	29.31	-13.13
Francia	28.85	-13.60
Finlandia	28.83	-13.62
Luxemburgo	28.12	-14.33
Islandia	27.85	-14.60
Suecia	27.63	-14.81
Austria	27.60	-14.85
Noruega	27.27	-15.17
Países Bajos	27.17	-15.27
Dinamarca	26.54	-15.90
Alemania	25.82	-16.62
Total de horas semanales	1121.41	
Promedio	30.31	
Brecha con México (2023) muestra si un país trabaja más o menos horas que México semanalmente:		
Si el resultado es positivo, significa que ese país trabaja más horas que México.		
Si el resultado es negativo, significa que ese país trabaja menos horas que México.		
Elaboración propia, analizada y detallada conforme a los datos de: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD). (2024). Promedio anual de horas trabajadas por trabajador. OECD Data Explorer.		

El análisis de la relación entre las horas semanales trabajadas y la brecha de desigualdad en 2023, presentado en la tabla, refleja una disparidad clara en la estructura laboral y social entre las diferentes economías incluidas. Esta relación es esencial para comprender cómo la cantidad de horas trabajadas impacta en la desigualdad económica y, en última instancia, en el bienestar general de la población.

México lidera la lista con 42.44 horas semanales, siendo el país con la mayor carga laboral. Sin embargo, su brecha de desigualdad muestra una ligera reducción de apenas -0.70. Esta relación entre largas jornadas laborales y una mínima disminución en la desigualdad sugiere un desajuste en la eficiencia de las políticas laborales y redistributivas del país. Aunque los mexicanos trabajan más horas, esto no se traduce en una mejora significativa en la equidad social. Es posible que factores como los bajos salarios, la alta informalidad laboral y la falta de protección social jueguen un papel crucial en este fenómeno. A pesar de los esfuerzos laborales, México no está logrando una reducción efectiva de la desigualdad, lo cual evidencia la necesidad de reformas estructurales profundas.

Costa Rica y Chile, ambos con una carga laboral también elevada (41.74 y 37.56 horas semanales, respectivamente), presentan una situación diferente en cuanto a la brecha de desigualdad. En el caso de Costa Rica, la disminución de la desigualdad es similar a la de México, con -0.70, lo que sugiere que, a pesar de los esfuerzos laborales, no se ha logrado implementar políticas eficaces para reducir significativamente la brecha social. Chile, por su parte, experimenta una reducción mayor de -4.88, lo cual indica un sistema más eficiente en términos de políticas redistributivas y sociales que, aunque no eliminan completamente la desigualdad, logran corregir parte de las disparidades generadas por el mercado laboral. Este contraste sugiere que la carga laboral alta por sí sola no es un indicador suficiente de reducción de desigualdad; es necesario acompañar estas jornadas con políticas públicas que mejoren la equidad en la distribución del ingreso.

En los países de la OCDE, como Alemania, Dinamarca y los Países Bajos, donde las jornadas laborales son significativamente más cortas (con promedios de 25 a 27 horas semanales), la reducción de la brecha de desigualdad es notablemente mayor, con valores entre -14 y -16 puntos. Esto pone de manifiesto que en las economías más desarrolladas, donde se priorizan políticas de bienestar social, menor carga laboral y mejores condiciones de trabajo, la desigualdad tiende a reducirse de manera más efectiva. Estos países no solo presentan jornadas laborales más flexibles, sino que han implementado sistemas de protección social robustos que permiten una redistribución del ingreso más justa. En estos casos, la productividad por hora trabajada es mucho mayor, lo que permite a los trabajadores generar ingresos suficientes sin necesidad de extensas jornadas laborales.

El contraste entre estos grupos de países refleja la importancia de políticas públicas integradas y eficientes. Mientras que en México y América Latina se observa una alta dependencia en largas horas laborales que no reducen proporcionalmente la desigualdad, en Europa y otras regiones desarrolladas, la combinación de jornadas laborales reducidas y políticas redistributivas permite un mejor equilibrio entre el trabajo y el bienestar social. Esta diferencia pone en evidencia la necesidad de replantear las políticas laborales y sociales en economías como la mexicana, para mejorar tanto la productividad como la equidad en la distribución del ingreso.

Se puede concluir que el análisis de la tabla sugiere que trabajar más horas no se traduce necesariamente en una menor desigualdad. En cambio, los países que han logrado una reducción significativa en su brecha de desigualdad lo han hecho mediante la implementación de políticas efectivas que combinan jornadas laborales más cortas con mecanismos redistributivos sólidos. México y otros países con altas cargas laborales deben enfocarse en fortalecer sus políticas laborales y sociales si desean avanzar hacia una mayor equidad económica y social.

Además, estos datos resaltan cómo la duración de la jornada laboral puede variar significativamente según las normativas nacionales y las culturas laborales.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) lleva mucho tiempo promoviendo la reducción de la jornada laboral hacia un máximo de 40 horas semanales. A través de la *Recomendación 116*, emitida en 1962, la OIT ha instado a los países a avanzar hacia esta meta, argumentando que jornadas laborales más cortas tienden a mejorar la productividad, reducir el estrés laboral y fomentar un mejor equilibrio entre la vida personal y profesional.

La recomendación de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4, señala a la letra:

“4. La duración normal del trabajo debería reducirse progresivamente, cuando sea apropiado, con objeto de alcanzar la norma social indicada en el preámbulo de la presente Recomendación, sin disminución alguna del salario que los trabajadores estén percibiendo en el momento en que se reduzca la duración del trabajo.”

La OIT también sostiene que esta reducción debe implementarse de manera gradual y acompañarse de políticas públicas que ayuden a las empresas a adaptarse sin afectar su competitividad. Un ejemplo de esto es el uso de tecnología y flexibilidad en los horarios, como el teletrabajo, que la OIT recomienda como un complemento ideal para estas reformas. Además, señala que los trabajadores tienden a ser más productivos con jornadas más cortas, lo que puede beneficiar tanto a las empresas como a los empleados.

En América Latina, los países de Ecuador y Perú han implementado la reducción de la jornada laboral a 40 horas semanales, con diversos impactos en sus economías y el bienestar de los trabajadores. Estos casos ofrecen lecciones importantes para México en su posible transición a una jornada más corta. A continuación, se analiza en detalle cómo ha funcionado esta política en ambos países.

Ecuador es uno de los países de América Latina que ha adoptado una jornada laboral de 40 horas semanales desde hace varios años, específicamente regulada por el Código de Trabajo. La legislación establece que la jornada laboral no debe exceder las 8 horas diarias, distribuidas en cinco días de trabajo (de lunes a viernes). Se establece un descanso obligatorio de al menos 30 minutos durante la jornada para garantizar la salud del trabajador. Y los empleados que trabajen

fuera de este horario, como durante la noche o en días no laborables, deben recibir un pago adicional por horas extras o trabajo nocturno. (Osorio Idárraga, 2023)

Perú es otro caso interesante en América Latina en cuanto a la regulación de la jornada laboral. Aunque la jornada laboral estándar en Perú es de 48 horas semanales, existen propuestas y movimientos sindicales que buscan reducirla a 40 horas para alinearse con otros países de la región y con los estándares internacionales. Según el Decreto Legislativo N° 854, la jornada de trabajo en Perú es de 8 horas diarias o 48 horas semanales. Sin embargo, esta normativa permite cierta flexibilidad para que empleadores y empleados acuerden jornadas laborales inferiores a este límite. En algunos sectores o empresas, ya se han implementado jornadas más cortas de 40 horas, como resultado de negociaciones colectivas o decisiones empresariales.

En 2022, se presentaron propuestas de ley en el Congreso peruano para reducir la jornada laboral a 40 horas, aunque estas aún no han sido aprobadas.

Chile ha sido uno de los países pioneros en América Latina en discutir la reducción de la jornada laboral, inspirándose en modelos europeos que han mostrado mejoras en la productividad y la calidad de vida de los trabajadores.

En abril de 2023, el Congreso de Chile aprobó la reforma que reduce la jornada laboral a 40 horas semanales, tras varios años de debate. La ley contempla una implementación gradual, en que las empresas tienen varios años para adaptarse completamente a la nueva normativa. (Malacara, 2023)

Desde un punto de vista económico, uno de los principales argumentos en contra de la reducción de la jornada laboral es el posible impacto en la productividad de las empresas. Sin embargo, diversos estudios sugieren que jornadas laborales más cortas pueden, en realidad, aumentar la productividad.

Uno de los estudios más relevantes sobre la reducción de la jornada laboral se realizó en Islandia. Entre 2015 y 2019, el país llevó a cabo uno de los experimentos más grandes del mundo en este campo, reduciendo la jornada laboral a 35-36 horas semanales sin reducir los salarios. Este experimento incluyó tanto al sector público como al privado, y afectó a más de 2.500 trabajadores. Los resultados mostraron que la productividad se mantuvo igual o incluso mejoró en la mayoría de los casos. Además, los empleados reportaron niveles más altos de bienestar, menor estrés y una mejor conciliación entre la vida personal y laboral. (Euronews, 2021)

Otro ejemplo clave es el experimento realizado por Microsoft Japón en 2019, donde la empresa implementó la semana laboral de cuatro días durante un mes. Durante ese periodo, se descubrió que la productividad aumentó en un 40%, y al mismo tiempo, los empleados reportaron una reducción significativa en el agotamiento. El ahorro de recursos, como electricidad y papel, también contribuyó al éxito de esta iniciativa. Este caso ejemplifica cómo las grandes empresas

tecnológicas pueden beneficiarse de jornadas laborales más cortas sin comprometer su capacidad de innovación. (Kleinman, 2019)

Un estudio de la Universidad de Stanford dirigido por el economista John Pencavel analizó la relación entre las horas de trabajo y la productividad. El estudio encontró que trabajar más horas tiene un impacto negativo en la productividad. De hecho, se observó que una vez que los trabajadores superan cierto umbral de horas, la productividad disminuye. Es así que el resultado del estudio señala que trabajar más de 50 horas a la semana provoca una drástica caída en el rendimiento, y las personas que trabajan 70 horas no producen más que aquellas que trabajan 55 horas. (Pencavel, 2014)

La OIT en 2018 publicó un informe titulado "*Working time and the future of work*", en el que concluyó que las jornadas laborales más cortas pueden tener un efecto positivo en la productividad cuando van acompañadas de mejoras en la organización del trabajo y una mayor inversión en tecnología. El informe sugiere que jornadas laborales más cortas permiten a los trabajadores estar más enfocados y menos agotados, lo que resulta en una mayor eficiencia en el trabajo. (Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2018)

Como podemos observar los estudios internacionales han demostrado que la reducción de las horas laborales no necesariamente implica una disminución en la productividad. Países como Islandia, Suecia y grandes empresas como Microsoft han demostrado que jornadas más cortas pueden aumentar la eficiencia, reducir el estrés laboral y mejorar el equilibrio entre la vida laboral y personal. Al optimizar las condiciones de trabajo, tanto los empleados como las empresas se benefician, lo que sugiere que la reducción de la jornada laboral podría ser una solución viable en diversas industrias y sectores a nivel global.

En México, el proceso legislativo para reducir la jornada laboral ha estado en discusión desde 2022. En abril de 2023, la Comisión de Asuntos Constitucionales de la Cámara de Diputados aprobó un proyecto para reformar el artículo 123 de la Constitución, con el objetivo de reducir la jornada laboral a 40 horas semanales. Sin embargo, la propuesta encontró resistencia en ciertos sectores empresariales, quienes argumentan que una reducción abrupta podría afectar la productividad y la competitividad de las empresas, especialmente las pequeñas y medianas

La reducción de la jornada laboral en México es una reforma que, de aprobarse, marcaría un hito importante en la vida laboral del país. Aunque enfrenta retos importantes, especialmente en términos de implementación y adaptación por parte de las empresas, los beneficios a largo plazo en términos de productividad, bienestar de los trabajadores y alineación con las tendencias internacionales son significativos; además, de estar en concordancia con el compromiso número 60 de la presidenta de la República la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo.

México tiene la oportunidad de dar un paso adelante hacia una economía más equitativa y eficiente, reconociendo que el bienestar de los trabajadores es esencial para el éxito económico.

Por las consideraciones antes expuestas y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en relación con el artículo 6, numeral 1, fracción I, del Reglamento de la Cámara de Diputados, someto a consideración de esta honorable soberanía la presente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforma la fracción IV, apartado A y la fracción II, apartado B del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo Único. Se reforma la fracción IV, apartado A y la fracción II, apartado B, del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para quedar como sigue:

Artículo 123. Toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil; al efecto, se promoverán la creación de empleos y la organización social de trabajo, conforme a la ley.

...

A. Entre los obreros, jornaleros, empleados domésticos, artesanos y de una manera general, todo contrato de trabajo:

I. a III. ...

IV. Por cada **cinco** días de trabajo deberá disfrutar el operario de **dos** días de descanso, cuando menos.

V. a XXXI. ...

B. Entre los Poderes de la Unión y sus trabajadores:

I. ...

II. II. Por cada **cinco** días de trabajo, disfrutará el trabajador de **dos** de descanso, cuando menos, con goce de salario íntegro;

III. a XIV. ...

Transitorios

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

Segundo. Las Cámaras del H. Congreso de la Unión tendrán un plazo de 180 días a partir del inicio de vigencia del presente decreto para hacer las adecuaciones a las Leyes que correspondan.

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 24 de noviembre de 2025.

ATENTAMENTE

POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DEL TRABAJO



DIP. REGINALDO SANDOVAL FLORES

COORDINADOR DEL GRUPO PARTIDO DEL TRABAJO

DIPUTADOS



ADRIAN GONZÁLEZ NAVEDA



AMARANTE GONZALO GÓMEZ ALARCÓN



ANA KARINA ROJO PIMENTEL

ANA LUISA DEL MURO GARCÍA



BRIGIDO RAMIRO MORENO HERNÁNDEZ



CARLOS MORELOS RODRÍGUEZ



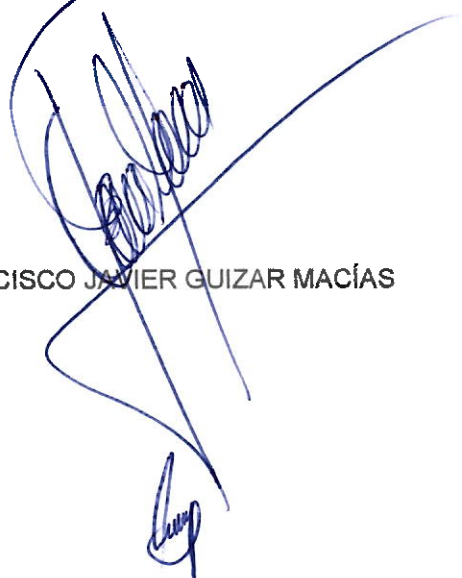
DIANA KARINA BARRERAS SAMANIEGO

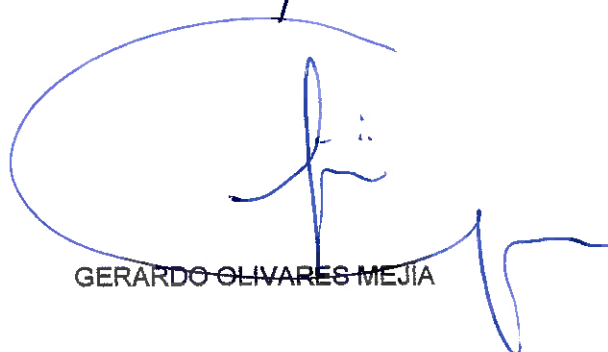


DIANA CASTILLO GABINO


EMILIO MANZANILLA TÉLLEZ

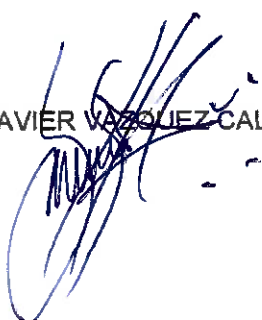

FRANCISCO AMADEO ESPINOSA RAMOS


FRANCISCO JAVIER GUIZAR MACÍAS

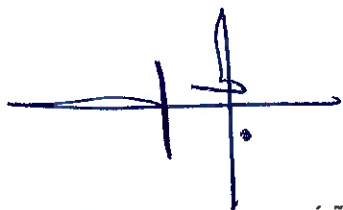

GERARDO OLIVARES MEJÍA


GREYCY MARIAN DURÁN ALARCÓN


IRMA YORDANA GARAY LOREDO


JAVIER VÁZQUEZ CALIXTO


JESÚS FERNANDO GARCÍA HERNÁNDEZ



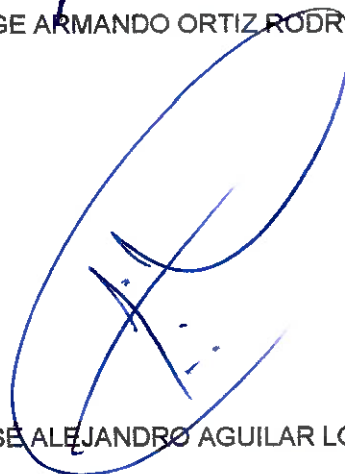
JESÚS ROBERTO CORRAL ORDÓÑEZ



JORGE ARMANDO ORTIZ RODRÍGUEZ



JOSÉ ALBERTO BENAVIDES CASTAÑEDA



JOSÉ ALEJANDRO AGUILAR LÓPEZ



JOSÉ ALEJANDRO LÓPEZ SÁNCHEZ



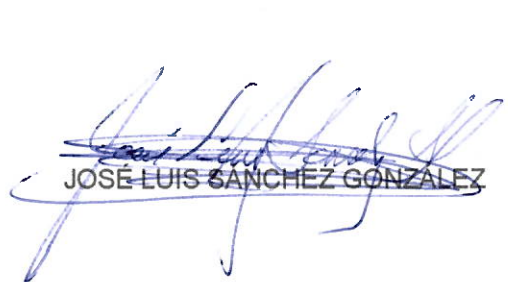
JOSÉ ANTONIO LÓPEZ RUIZ

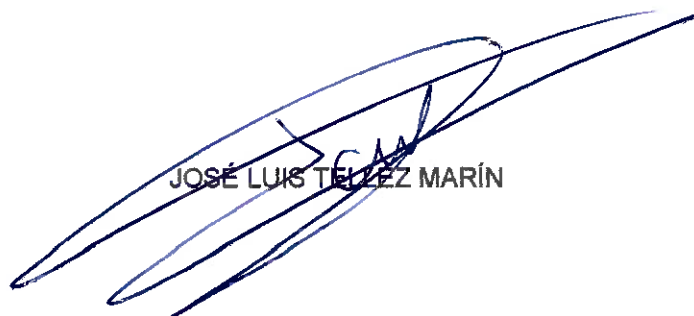


JOSÉ GLORIA LÓPEZ



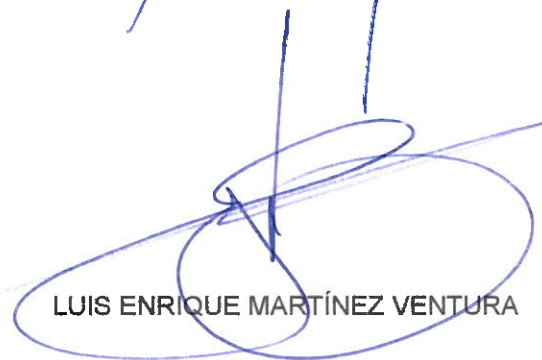
JOSÉ LUIS MONTALVO LUNA


JOSÉ LUIS SÁNCHEZ GONZÁLEZ


JOSÉ LUIS TÉLLEZ MARÍN


LILIA AGUILAR GIL


LUIS ARMANDO DÍAZ


LUIS ENRIQUE MARTÍNEZ VENTURA


LUIS FERNANDO VILCHIS CONTRERAS


MAGDALENA DEL SOCORRO NÚÑEZ MONREAL


MARÍA ISIDRA DE LA LUZ RIVAS



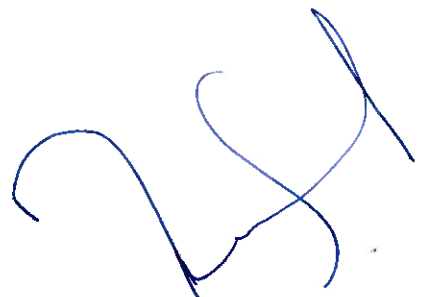
MARIBEL MARTÍNEZ RUIZ



MARGARITA GARCÍA GARCÍA



MARTHA ARACELY CRUZ JIMÉNEZ



MARY CARMEN BERNAL MARTÍNEZ



NORA JESSICA MERINO ESCAMILLA



OLGA LIDIA HERRERA NATIVIDAD



OLGA JULIANA ELIZOLDO GUERRA



PATRICIA GALINDO ALARCÓN



PEDRO VÁZQUEZ GONZÁLEZ



RAMÓN ÁNGEL FLORES ROBLES



RICARDO SÓSTENES MEJÍA BERDEJA



ROBERTO ARMANDO ALBORES GLEASON



ROSALÍA LEÓN ROSAS



SANTIAGO GONZÁLEZ SOTO



VANESSA LÓPEZ CARRILLO



WBLESTER SANTIAGO PINEDA

FUENTES

Euronews. (07 de Julio de 2021). *euro news*. Recuperado el 04 de Octubre de 2024, de Islandia reduce la jornada laboral de la mayoría tras el "rotundo éxito" del ensayo: <https://es.euronews.com/2021/07/07/islandia-reduce-la-jornada-laboral-de-la-mayoria-tras-el-rotundo-exito-del-ensayo>

Kleinman, Z. (5 de Noviembre de 2019). *BBC News Mundo*. Recuperado el 4 de Octubre de 2024, de Microsoft: cómo el experimento de reducir la semana laboral a 4 días impulsó la productividad y las ventas del gigante tecnológico un 40% en Japón: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-50302432>

Malacara, N. (27 de Noviembre de 2023). *EXPANSION*. Recuperado el 04 de Octubre de 2024, de ¿Cómo les ha ido a Colombia y Chile con la jornada laboral de 40 horas?: <https://expansion.mx/carrera/2023/11/27/que-paises-tienen-jornada-laboral-40-horas-latam>

Organización Internacional del Trabajo (OIT). (2018). *Working time and the of work*.

Osorio Idárraga, S. (13 de Abril de 2023). *Bloomberg Línea*. Recuperado el 04 de Octubre de 2024, de Ecuador, el pionero en fijar 40 horas semanales de trabajo en Latinoamérica: <https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/ecuador/ecuador-el-pionero-en-fijar-40-horas-semanales-de-trabajo-en-latinoamerica/>

Pencavel, J. (2014). *The Productivity of Working H*. Universidad de Stanford: The Economic Journal.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LOS ARTÍCULOS 20 Y 23 DE LA LEY PARA REGULAR LAS SOCIEDADES DE INFORMACIÓN CREDITICIA, A CARGO DEL DIPUTADO RICARDO SÓSTENES MEJÍA BERDEJA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PT

El suscrito, diputado Ricardo Mejía Berdeja, integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta honorable asamblea, la siguiente **iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman los artículos 20 y 23 de la Ley para Regular las Sociedades de Información Crediticia** al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en el artículo 25 el papel activo que tiene el Estado, velar por la estabilidad del sistema financiero coadyuvando a generar condiciones favorables para el crecimiento económico y el empleo con una justa distribución del ingreso y la riqueza para las personas que haga posible el libre y pleno ejercicio de los derechos consagrados en la misma.

Varios son los instrumentos para generar información sobre el acceso y uso de los servicios financieros. En este sentido, la Política Nacional de Inclusión Financiera (PNIF) tiene por objetivo contribuir a aumentar el bienestar y la movilidad social de la población y el desarrollo económico del país.

La inclusión financiera se define como el acceso y uso de servicios financieros formales (cuentas, seguros, créditos y Afores) bajo una regulación apropiada que garantice esquemas de protección al consumidor y promueva las competencias económico-financieras. La inclusión financiera contribuye al crecimiento económico y al bienestar, ya que dota a las personas y empresas de herramientas para mejorar el manejo de su liquidez, prepararse y superar alguna emergencia económica, alcanzar metas financieras y aprovechar oportunidades, y tener mayor control sobre sus finanzas; es decir, a lograr una mejor salud financiera.

Por su parte, la Encuesta Nacional de Inclusión Financiera (ENIF) 2021 tiene como propósito generar información estadística e indicadores oficiales a nivel nacional, regional y por tamaño de localidad que permitan a las autoridades financieras hacer diagnósticos, diseñar políticas públicas y establecer metas en materia de inclusión y educación financieras; asimismo, incorporar cambios y actualizaciones necesarias para dar atención a nuevos requerimientos de información y consideraciones de la Política Nacional de Inclusión Financiera.

Según la ENIF, 56.7 millones de personas de 18 a 70 años (67.8 por ciento) tienen al menos un producto financiero formal (cuenta de ahorro, crédito formal, seguros), por sexo se identifica que: 61.9 por ciento de las mujeres tiene un producto formal y de los hombres 74.3 por ciento.

POBLACIÓN DE 18 A 70 AÑOS QUE TIENE UN PRODUCTO FINANCIERO POR SEXO
(Porcentaje)



Conforme los resultados de la ENIF, **27.4 millones de personas** de 18 a 70 años tienen al menos un crédito formal, es decir, 32.7 por ciento de la población de ese rango de edad. Respecto a 2018, el indicador aumentó 1.6 puntos porcentuales.

Por tipo de producto crediticio, de la población de 18 a 70 años de edad: 20% tiene una tarjeta de crédito departamental, 10.5 por ciento tarjeta de crédito bancaria, 5.8 por ciento, crédito de vivienda y 3.8 por ciento crédito personal.

POBLACIÓN DE 18 A 70 AÑOS POR TIPO DE PRODUCTO CREDITICIO FORMAL



Datos del Banco de México señalan que el saldo de la cartera de tarjetas de crédito de diciembre de 2022 a 2023, aumentó 15.5 por ciento por ciento en términos reales, siendo el tipo de crédito con el segundo aumento más pronunciado en este periodo de entre los distintos tipos de créditos al consumo otorgados por la banca múltiple consolidada, solo por detrás de los créditos automotrices.

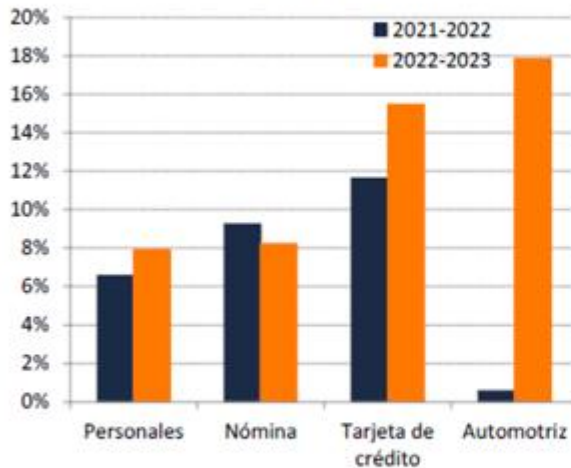
Este crecimiento se da después de que entre diciembre de 2021 y diciembre de 2022 dicha cartera hubiera experimentado un crecimiento de 11.6 por ciento en términos reales.



La cartera de tarjetas de crédito constituyó, en diciembre de 2023, 39.5 por ciento por ciento de la cartera total de crédito al consumo.

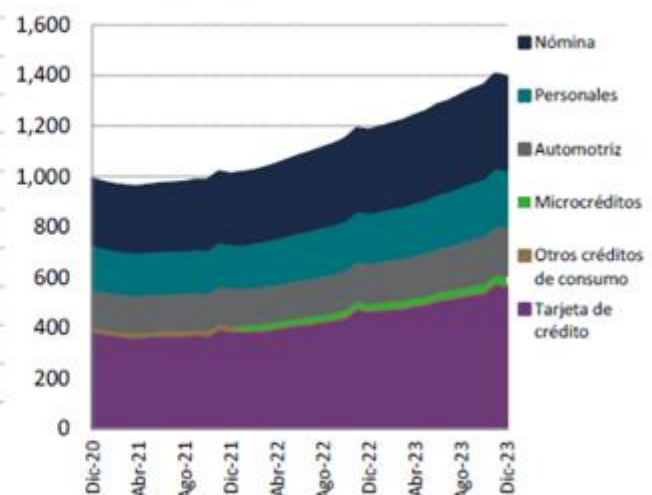
Evolución de la cartera de crédito al consumo otorgado por banca múltiple consolidada

a. Tasa de crecimiento real anual del saldo de los créditos
Por ciento



Nota: Tasa de crecimiento real entre los meses de diciembre de cada año.
Fuente: CNBV. Cifras a diciembre de 2023.

b. Cartera total de crédito al consumo¹⁰
Miles de millones de pesos corrientes



Nota: La cartera total es igual a la suma de la cartera vigente y la vencida.
Fuente: CNBV. Cifras a diciembre de 2023.
La categoría "Otros créditos de consumo" considera adquisición de bienes muebles, operaciones de arrendamiento capitalizable y otros créditos.

Al tiempo el índice de morosidad de tarjetas de crédito se ubicó en 3.5 por ciento por ciento en diciembre de 2023 siendo, únicamente, inferior al de créditos personales.

Por otro lado, de los 44.2 millones de personas de 18 a 70 años que nunca han sido usuarias de algún crédito formal, mencionaron las razones para no tener alguno de los productos son: **"no le gusta endeudarse" con 34.4 por ciento, seguido de "no cumple con los requisitos" y "no le interesa o no lo necesita", con 26.9 por ciento y 24.5 por ciento, respectivamente.**



Además, de los 12 millones de personas de 18 a 70 años que alguna vez tuvieron un crédito formal (exusuarios) se indagó el motivo principal para dejar de tener un crédito formal y aquellos mencionados con mayor frecuencia son: **“ya no lo necesita”, “no se quiere volver a endeudar” y “le cobraban intereses muy altos”** con, 28.4 por ciento, 25.4 por ciento y 22.8 por ciento, respectivamente.

Respecto a los comportamientos (conductas y/o hábitos) financieros de las personas usuarias, la misma ENIF muestra que los más recurrentes son: llevar un registro de los gastos, elaborar un presupuesto, ahorrar, manejar adecuadamente un crédito, entre otros. Dicha información es útil a los hacedores de política pública en la búsqueda de incidir en la mejora de la educación y comportamientos financieros que promuevan el bienestar de la población.

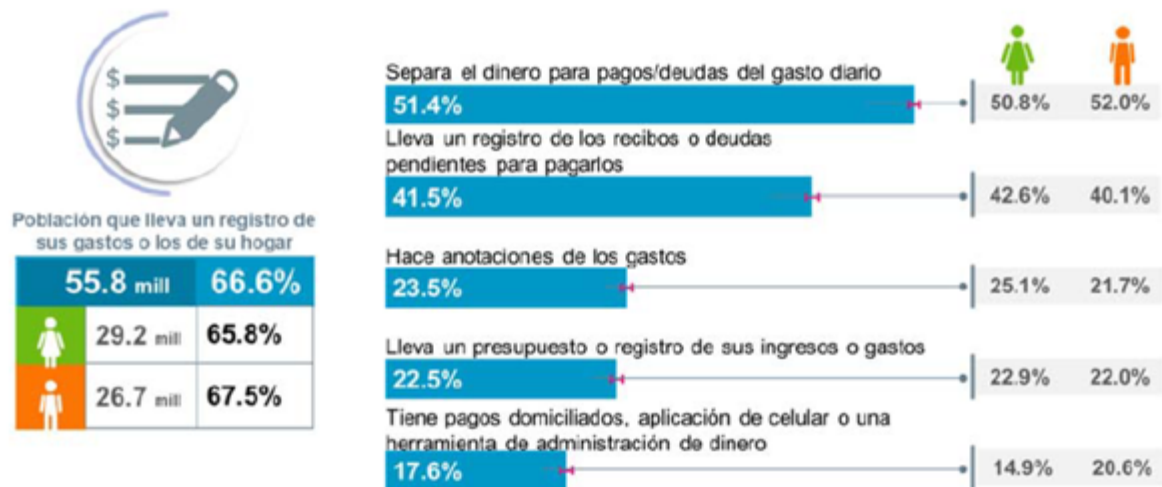
Así, de los 27.4 millones de personas de 18 a 70 años con tenencia de crédito formal:

1. 78.3 por ciento reportó que sí puede pagar sus cuentas en el plazo requerido,
2. 13.6 por ciento declaró que solo puede pagar algunas de las cuentas en el plazo requerido,
3. 4.3 por ciento no tiene deudas y
4. 3.6 por ciento no puede pagarlas en el plazo requerido

El 77 por ciento de las mujeres de 18 a 70 años con crédito formal declaró que sí puede pagar sus cuentas en el plazo requerido y 79.6 por ciento de los hombres de 18 a 70 años con crédito formal también puede pagar sus cuentas.

Posterior a considerar el porcentaje de las personas que han utilizado algún producto financiero (67.8 por ciento), donde 27.4 por ciento millones de personas han tenido un crédito formal, siendo la tarjeta departamental y la tarjeta de crédito los más requeridos, es menester mencionar que las personas usuarias tienen ciertos hábitos para gestionar sus ingresos y el pago de sus compromisos contraídos con el sistema financiero.

POBLACIÓN DE 18 A 70 AÑOS QUE LLEVA UN REGISTRO DE SUS GASTOS O LOS DE SU HOGAR POR FORMA DE CONTROL Y SEXO (Porcentaje)



Fuente: INEGI. Encuesta Nacional de Inclusión Financiera (ENIF) 2021.

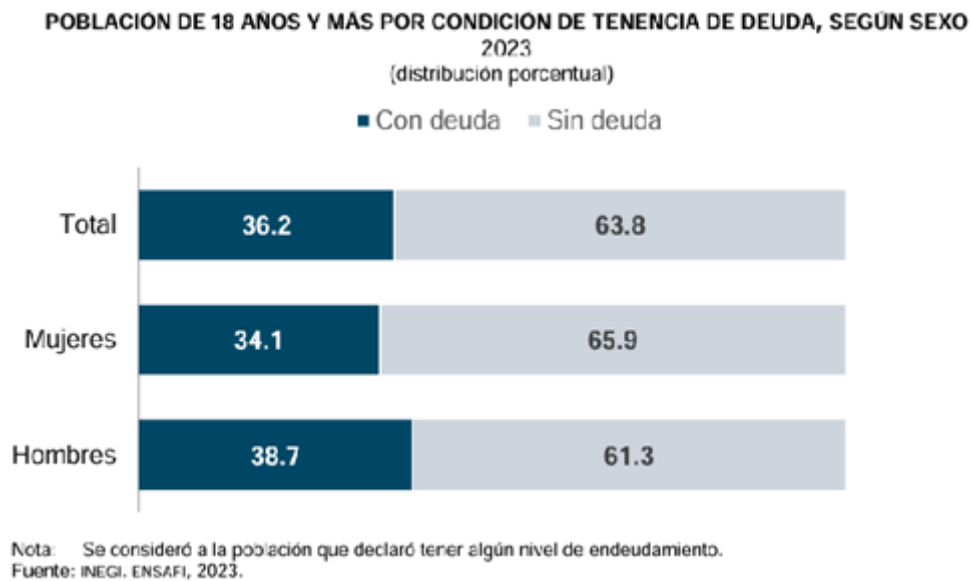
Por su parte la Encuesta Nacional sobre Salud Financiera (ENSAFI)⁸ 2023, ofrece datos estadísticos a nivel nacional y estatal sobre la salud financiera de las y los mexicanos mayores de 18 años.

Entendiendo por salud financiera como: “la capacidad de las personas para manejar adecuadamente sus finanzas, lo que les permite cubrir sus gastos diarios, enfrentar imprevistos financieros, alcanzar metas y aprovechar oportunidades para mejorar su bienestar y movilidad económica.”

La ENSAFI muestra que 36.2 por ciento de la población reportó tener algún tipo de deuda.

En este tema, el porcentaje de mujeres fue menor que el de los hombres (34.1 por ciento y 38.7 por ciento, respectivamente). Un 17.1 por ciento consideró

que su nivel de deuda era alto o excesivo, mientras que 48.9 por ciento lo calificó como moderado.



De la población de estudio, 30.5 por ciento informó que, durante el último mes, no tuvo dinero suficiente para cubrir sus gastos sin endeudarse. Esta situación afectó más a las mujeres que a los hombres (32.5 y 28.0 por ciento, respectivamente).

Para afrontar esta dificultad, las personas que durante el último mes no contaron con ingresos suficientes, recurrieron a diversas estrategias: 68.3 por ciento redujo sus gastos, 41.6 por ciento pidió prestado a familiares o amigos, y 32.0 por ciento utilizó sus ahorros.



Así las mexicanas y los mexicanos consideran 4 estrategias antes de recurrir a utilizar tarjetas de crédito o un préstamo, lo que toma sentido con los motivos de los exusuarios de la ENIF del porque no hacen uso de los servicios: porque no se quieren volver a endeudar y por los intereses muy altos.

Sin olvidar que también incide en la decisión de no usar los servicios las llamadas: cláusulas abusivas¹⁰ de parte de las Instituciones de Crédito, a pesar, que la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros (Condusef), ha alertado a los usuarios del sistema financiero sobre la vigencia de estas, ya que representan una clara desventaja para los clientes, debido a que limitan los derechos de los usuarios.

Y a consecuencia de ellas el comportamiento crediticio de las personas usuarias de los servicios financieros puede verse nublado llegando a ser penalizados con información negativa (morosa) que repercute en su historial

crediticio que manejan las llamadas Sociedades de Información Crediticia (SIC).

Retomando la información de la ENSAFI, se indagó por la capacidad máxima de endeudamiento mensual que la población podría tener sin comprometer su patrimonio. El resultado promedio fue dos mil setecientos setenta y siete pesos.

Por rangos de endeudamiento, la mayor concentración se encontró en el rango de uno a mil novecientos noventa y nueve mil pesos, con 50.6 por ciento del total.

POBLACIÓN DE 18 AÑOS Y MÁS SEGÚN SEXO Y RANGOS DE MONTO PROMEDIO DE ENDEUDAMIENTO
MÁXIMO MENSUAL POSIBLE SIN AFECTACIÓN AL PATRIMONIO
2023
(distribución porcentual)

	Nada	De \$1 a \$1 999	De \$2 000 a \$4 999	De \$5 000 a \$7 999	De \$8 000 y más
Total	13.8	50.6	19.7	8.4	7.4
Mujer	15.6	55.9	16.1	6.9	5.6
Hombre	11.7	44.5	24.0	10.3	9.5

Nota: Se excluyó la población que no especificó el monto máximo mensual posible de endeudamiento.
Fuente: INEGI, ENSAFI, 2023.

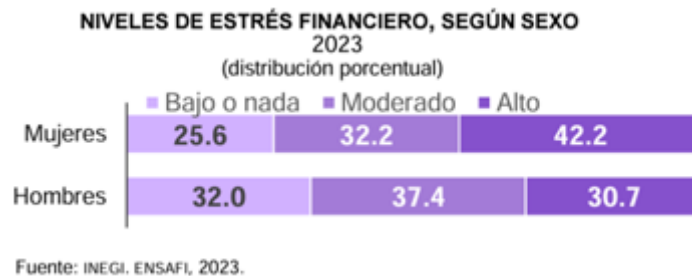
Preocupaciones, estrés financiero e impactos

Aunado a estas cifras, la población usuaria experimenta preocupación al enfrentar situaciones financieras.

La población de 18 años y más, **38.8 por ciento** señaló sentir mucha preocupación al momento de pedir un préstamo.

Por su parte, **45.4 por ciento** dijo preocuparse mucho por los gastos imprevistos y **48.4 por ciento**, por la acumulación de deudas.

Ahora bien, 36.9 por ciento de la población reportó tener un nivel alto de estrés financiero, 34.6 por ciento dijo que su nivel de estrés era moderado, y 28.5 por ciento aseguró que su nivel era bajo o nulo. Como se observa a continuación, las mujeres fueron quienes reportaron tener más estrés.

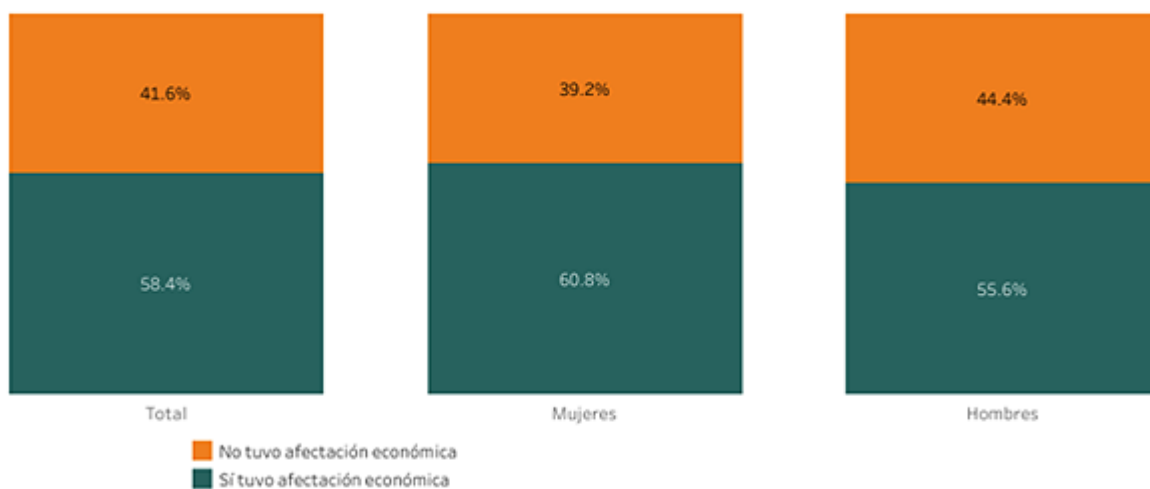


En relación con el estrés financiero, 34.9 por de la población reportó experimentar alguna consecuencia física, como dolores de cabeza, trastornos gastrointestinales o cambios en la presión arterial. Por su parte, 30.7% mencionó sufrir impactos psicológicos, como problemas de sueño o alimentación.

Las estadísticas mostradas anteriormente son marco de referencia para entender el comportamiento de las personas usuarias de los servicios financieros; no obstante, hay situaciones como los gastos imprevistos (que no pueden pasar desapercibidos) resultado de las vicisitudes de la vida: accidentes, enfermedades, fenómenos naturales, pandemias como la recientemente causada por el Coronavirus.

La pandemia del coronavirus (2020) dejó serias afectaciones a la salud y economía de los países, en México su huella persiste, algunas de las afectaciones se encuentran confirmadas en la ENIF (2021).

Porcentaje de la población de 18 a 70 años según condición de afectación económica derivada de la COVID-19 por sexo
2021

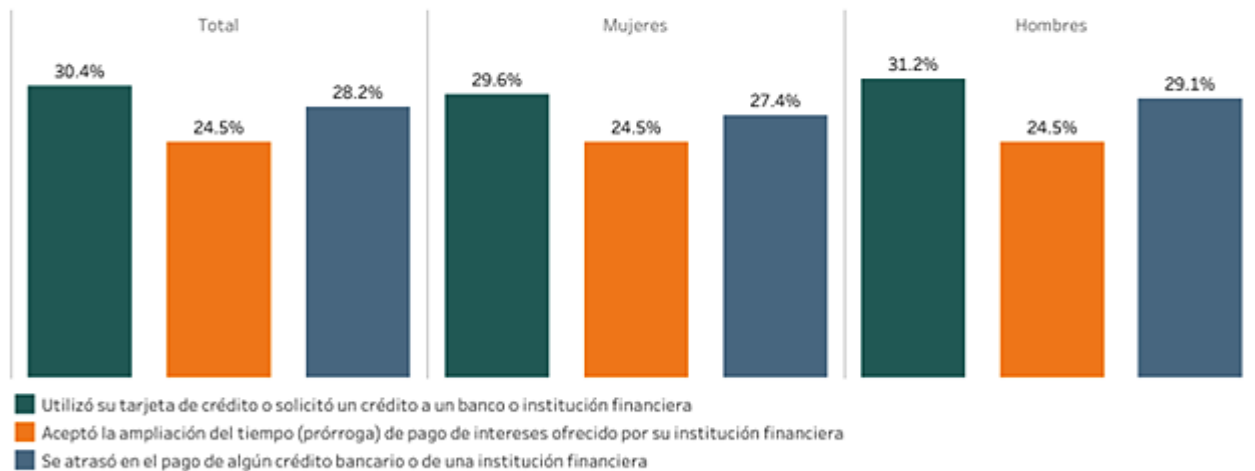


Fuente: INEGI, Encuesta Nacional de Inclusión Financiera (ENIF) 2021.

Ante ello 39.2 por ciento de las mujeres se vieron afectadas económicamente, mientras que los hombres en 44.4 por ciento.

En tanto que 30.4 por ciento de la población de 18 a 70 años que en ese momento tenía un crédito y resultó afectada optó por la solicitud de un crédito a un banco.

Porcentaje de la población de 18 a 70 años que tiene crédito formal y tuvo afectación económica derivada del COVID-19 por medida económica tomada 2021



Fuente: INEGI. Encuesta Nacional de Inclusión Financiera (ENIF) 2021.

Los estragos del coronavirus en la economía mundial han sido evidentes, la depauperación de los niveles de vida de la clase trabajadora y en general de la población hacen necesario realizar las adecuaciones necesarias para fortalecer nuestro marco jurídico a fin de garantizar los derechos de las personas usuarias de los servicios financieros, quienes recurren a estos como última alternativa.

En el Partido del Trabajo velamos por los intereses del pueblo y por ello consideramos que son elementos fundamentales para la regulación de las Sociedades de Información Crediticia la transparencia en la información (crediticia) y la protección de los derechos de las y los clientes de los servicios financieros, ya que los porqués del comportamiento crediticio que ocasiona atrasos o suspensiones, en remotas ocasiones se puede atribuir a una falta de compromiso o responsabilidad, sino a situaciones que escapan de las manos

de cualquier persona, asimismo como las estadísticas lo evidencian, en ocasiones es imposible cubrir el adeudo en el tiempo vigente, sin embargo esto también genera afectaciones a la salud y no obstante impacta de manera negativa el historial crediticio, limitando con ello la posibilidad de, en un futuro poder acceder a algún crédito.

Así mismo en el Partido del Trabajo hacemos nuestros los compromisos que desde el inicio de su mandato nuestra presidenta la Doctora Claudia Sheinbaum asumió: la responsabilidad de generar crecimiento económico y bienestar para las personas, “a diferencia del pasado donde fracasó el proyecto de Nación Neoliberal, cuya ideología se manifiesta en tres aspectos: el primero es que se ve al mercado como el más eficaz distribuidor de la riqueza; el segundo es que todo es considerado mercancía, es decir, debe tener valor económico para dejar ganancias. Y el tercero, que es su particularidad en México: privilegio a un grupo que se enriqueció al amparo del poder público a través de un proceso de corrupción en el que se entregaron los bienes de la Nación a un grupo muy selecto y que se fue beneficiando permanentemente.”

Por su parte Boaventura de Souza escribe en su libro *La cruel pedagogía del virus* que:

“La pandemia actual no es una situación de crisis claramente opuesta a una situación normal. Desde la década de los ochenta, a medida que el neoliberalismo se impuso como la versión dominante del capitalismo y este se sometió cada vez más a la lógica del sector financiero, el mundo ha vivido en un estado de crisis permanente. Una situación doblemente anormal. Por un lado, la idea de una crisis permanente es un oxímoron, ya que, en el sentido

etimológico, la crisis es, por naturaleza, excepcional y temporal, y constituye una oportunidad de superación para originar un mejor estado de cosas. Por otro lado, cuando la crisis es pasajera, debe explicarse por los factores que la provocan. Sin embargo, cuando se vuelve permanente, la crisis se convierte en la causa que explica todo lo demás.

Por ejemplo, la crisis financiera permanente se utiliza para explicar los recortes en las políticas sociales (salud, educación, seguridad social) o la degradación salarial. Así, impide preguntar sobre las causas reales de la crisis. El objetivo de la crisis permanente no se debe resolver. Pero ¿cuál es el propósito de este objetivo? Básicamente, hay dos: legitimar la escandalosa concentración de riqueza y boicotear medidas efectivas para prevenir una inminente catástrofe ecológica.

Así hemos vivido durante los últimos cuarenta años. Por esta razón, la pandemia solo agrava una situación de crisis a la que ha sido sometida la población mundial. Es por ello por lo que implica un peligro específico.”

Por lo anterior, la presente iniciativa tiene como propósito reducir el tiempo que las personas usuarias de servicios financieros se encuentran registradas de manera negativa en las Sociedades de Información Crediticia, al tiempo de eliminar el reporte por incumplimiento de obligaciones en el historial crediticio de 72 a 36 meses.

Para efecto de analizar el proyecto de decreto, se elaboró el siguiente cuadro comparativo:

Ley para Regular las Sociedades de Información Crediticia	
Texto Vigente	Propuesta de reforma
Artículo 20.- La base de datos de las Sociedades se integrará con la información sobre operaciones crediticias y otras de naturaleza análoga que le sea proporcionada por los Usuarios. Los Usuarios que entreguen dicha información a las Sociedades deberán hacerlo de manera completa y veraz; asimismo, estarán obligados a señalar expresamente la fecha de origen de los créditos que inscriban y la fecha del primer incumplimiento. Las Sociedades no deberán inscribir por ningún motivo, créditos cuya fecha de origen no sea especificado por los Usuarios, o cuando éste tenga una antigüedad en cartera vencida mayor a 72 meses.	Artículo 20. La base de datos de las sociedades se integrará con la información sobre operaciones crediticias y otras de naturaleza análoga que le sea proporcionada por los Usuarios. Los usuarios que entreguen dicha información a las Sociedades deberán hacerlo de manera completa y veraz; asimismo, estarán obligados a señalar expresamente la fecha de origen de los créditos que inscriban y la fecha del primer incumplimiento. Las sociedades no deberán inscribir por ningún motivo, créditos cuya fecha de origen no sea especificada por los usuarios, o cuando éste tenga una antigüedad en cartera vencida mayor a 36 meses.

Lo anterior, de conformidad con lo establecido en los artículos 23 y 24 de esta Ley. 	Lo anterior, de conformidad con lo establecido en los artículos 23 y 24 de esta ley.
Artículo 23.- Las Sociedades están obligadas a conservar los historiales crediticios que les sean proporcionados por los Usuarios, correspondientes a cualquier persona física o moral, al menos durante un plazo de setenta y dos meses. Las Sociedades podrán eliminar del historial crediticio del Cliente aquella información que refleje el cumplimiento de cualquier obligación, después de setenta y dos meses de haberse incorporado tal cumplimiento en dicho historial. En caso de información que refleje el incumplimiento ininterrumpido de cualquier obligación exigible así	Artículo 23. Las sociedades están obligadas a conservar los historiales crediticios que les sean proporcionados por los usuarios, correspondientes a cualquier persona física o moral, al menos durante un plazo de treinta y seis meses. Las sociedades deberán eliminar del historial crediticio del cliente la información que refleje el cumplimiento de cualquier obligación, después de treinta y seis meses de haberse incorporado tal cumplimiento en dicho historial. En caso de información que refleje el incumplimiento ininterrumpido de

como las claves de prevención que les correspondan, las Sociedades deberán eliminarlas del historial crediticio del Cliente correspondiente, después de setenta y dos meses de haberse incorporado el incumplimiento por primera vez en dicho historial.	cualquier obligación exigible, así como las claves de prevención que les correspondan, las sociedades deberán eliminarlas del historial crediticio del cliente correspondiente, después de treinta y seis meses de haberse incorporado el incumplimiento por primera vez en dicho historial.
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...

En la 4T estamos plenamente convencidos de impulsar el bienestar social y el progreso económico sostenible, siempre velando por los intereses del pueblo de México.

Por los argumentos señalados en párrafos precedentes, someto a consideración de esta soberanía la siguiente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se reforman el primer párrafo del artículo 20 y los primeros tres párrafos del artículo 23 de la Ley para Regular las Sociedades de Información Crediticia

Único. Se reforman el primer párrafo del artículo 20 y los primeros tres párrafos del artículo 23 de la Ley para Regular las Sociedades de Información Crediticia, para quedar como sigue:

Artículo 20. La base de datos de las sociedades se integrará con la información sobre operaciones crediticias y otras de naturaleza análoga que le sea proporcionada por los Usuarios. Los usuarios que entreguen dicha información a las Sociedades deberán hacerlo de manera completa y veraz; asimismo, estarán obligados a señalar expresamente la fecha de origen de los créditos que inscriban y la fecha del primer incumplimiento. Las sociedades no deberán inscribir por ningún motivo, créditos cuya fecha de origen no sea especificada por los usuarios, o cuando éste tenga una antigüedad en cartera vencida mayor a **36 meses**. Lo anterior, de conformidad con lo establecido en los artículos 23 y 24 de esta ley.

...

...

...

...

...

Artículo 23. Las sociedades están obligadas a conservar los historiales crediticios que les sean proporcionados por los usuarios, correspondientes a cualquier persona física o moral, al menos durante un plazo de **treinta y seis meses**.

Las sociedades deberán eliminar del historial crediticio del cliente la información que refleje el cumplimiento de cualquier obligación, después de **treinta y seis meses** de haberse incorporado tal cumplimiento en dicho historial.

En caso de información que refleje el incumplimiento ininterrumpido de cualquier obligación exigible, así como las claves de prevención que les correspondan, las sociedades deberán eliminarlas del historial crediticio del cliente correspondiente, después de **treinta y seis meses** de haberse incorporado el incumplimiento por primera vez en dicho historial.

...

...

...

...

...

...

...

...

...

Artículo Transitorio

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

Atentamente



Dip. Ricardo Mejía Berdeja

Dado en el Salón de Sesiones de la San Lázaro, a 20 de noviembre de 2025.

1 Consejo Nacional de Inclusión Financiera. Informe de la Vigésima Sexta Sesión Ordinaria. 7 de agosto de 2024. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/951233/Informe_26_Sesion_Ordinaria_CONAIF.pdf

2 Política Nacional de Inclusión Financiera. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/545792/Cuadriptico_PNIF.pdf

3 Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Encuesta Nacional de Inclusión Financiera 2021. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/enif/2021/doc/enif_2021_nota_tecnica.pdf

4 Ibídem.

5 Refiere a la tenencia de un crédito en banco o institución financiera, como: tarjeta de crédito departamental (o autoservicio), bancaria; crédito de nómina, personal, automotriz, de vivienda, comunitario, grupal o solidario. Para 2021, incluye crédito contratado por internet o aplicación. Cambio significativo. Prueba de hipótesis con 95 por ciento de confianza. Fuente: Inegi. Encuesta Nacional de Inclusión Financiera (ENIF) 2021, ENIF 2018 y ENIF 2015.

6 Indicadores Básicos de Tarjetas de Crédito. Banco de México. 2023. Disponible en: <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/rib-tarjetas-de-credito/rib-tarjetas-credito-tasas-i.html>

7 El índice de morosidad es la razón de cartera vencida

8 Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Encuesta Nacional sobre Salud Financiera 2023. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2024/ENSAFI/ENSAFI.pdf>

9 Consejo Nacional de Inclusión Financiera. Obra citada.

10 Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros. Cláusulas Abusivas. Disponible en: <https://www.condusef.gob.mx/?p=clausulas-abusivas>

11 Instituto Nacional de Estadística y Geografía. Encuesta Nacional sobre Salud Financiera 2023. Op. Cit.

12 Delgado y Paz (2022) La Disputa por México. Dos proyectos frente a frente para 2024. HaperCollins.

13 De Souza, Boaventura. (2020). *La cruel pedagogía del virus* . Clacso.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD VIAL, EN MATERIA DE SERVICIOS AUXILIARES Y ARRASTRE, SALVAMENTO Y DEPÓSITO.

Los que suscriben, Ricardo Mejía Berdeja, Diputado Integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo en la LXVI Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos: 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, presenta a consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de decreto que **se adiciona una fracción LII Bis. al artículo 3, se adiciona un párrafo tercero, cuarto y quinto al artículo 44 y se adiciona la fracción XII Bis. al artículo 67, todos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de Servicios Auxiliares y Arrastre, Salvamento y Depósito**, al tenor de la siguiente:

Exposición de motivos

En 2020 se elevó a rango constitucional el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. A partir de esa reforma se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) para articular una política nacional en la materia.¹

Este marco obliga a las autoridades de los tres órdenes de gobierno a garantizar que las medidas de control del tránsito —incluidos los servicios auxiliares de arrastre, salvamento y depósito vehicular— se ejerzan sin derivar en afectaciones desproporcionadas a la propiedad, a la seguridad jurídica ni al derecho a la movilidad de las personas usuarias.

La LGMSV reconoce los “servicios auxiliares” como parte del sistema de movilidad, remitiendo para su definición y regulación a la Ley de Caminos, Puentes y

¹ Tec de Monterrey, Movilidad: un derecho humano que merecemos, [en línea] https://futurociudades.tec.mx/es/movilidad-un-derecho-humano?utm_source=.com [fecha de consulta: 21 de noviembre de 2025]

Autotransporte Federal (LCPAF).² No obstante, hoy persisten vacíos sobre **cómo deben cobrarse esos servicios y quién debe asumir su costo** cuando derivan de actos de autoridad.

La realidad: cobros excesivos y uso del vehículo como “rehén”

En la práctica, miles de personas viven una experiencia muy similar a las siguientes:

1. Una autoridad ordena el arrastre de su vehículo (corralón) por una infracción, un operativo de alcoholímetro, un hecho de tránsito o incluso sin una causa clara.
2. El vehículo se remite a un depósito vehicular concesionado.
3. Para recuperarlo, la persona debe pagar arrastre, maniobras, días de depósito y conceptos poco transparentes (“administración”, “seguro de corralón”, “custodia especial”), muchas veces **por montos claramente desproporcionados** respecto de la infracción original.
4. Si no puede pagar, el vehículo permanece retenido durante meses o años, se deteriora, se considera “abandonado” y termina en subasta o destrucción.

Medios de comunicación y autoridades locales han documentado cobros por grúa y corralón que superan con mucho las tarifas de referencia, en ocasiones por encima de los 100 mil pesos, lo que ha obligado a entidades como Puebla a revisar tabuladores y reducir tarifas hasta en 60 %.³

Aunque la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) cuenta con un tabulador de grúas para el ámbito federal, su aplicación es desigual y no existe un **tabulador nacional obligatorio** para todos los órdenes de gobierno ni una regla clara sobre quién debe pagar cuando el servicio se ordena en ejercicio de funciones públicas.⁴

El resultado es un esquema que:

- Incentiva **cobros indebidos o abusivos**,

² Cámara de Diputados, Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, artículo 3 Fracción LII., [en línea] <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf> [fecha de consulta: 21 de noviembre de 2025]

³ La jornada de Oriente, Disminuye en 60% el cobro de tarifas por arrastre y depósito de vehículos en Puebla, anuncia SMT, [en línea] https://www.youtube.com/watch?v=dlyqAv_Recw [fecha de consulta: 21 de noviembre de 2025]

⁴ Sistema de Información Legislativa, https://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2025/10/asun_4962960_20251029_1761769880.pdf

- Permite la **retención de vehículos como mecanismo de presión de pago o actos de corrupción**, y
- Termina, de facto, en una **pérdida patrimonial equivalente a una confiscación**, sobre todo para personas de bajos ingresos.

3. Lagunas normativas en la LGMSV y necesidad de un Tabulador Nacional

La LGMSV:

- Define servicios auxiliares,
- Ordena que las autoridades establezcan tarifas de transporte y servicios auxiliares, y
- Prohíbe la sobre-regulación de los servicios auxiliares federales por parte de estados y municipios.

Pero **no establece**:

- Una definición expresa de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito vehicular como parte de los servicios auxiliares.
- Un **Tabulador Nacional obligatorio** para estos servicios.

Recientemente se ha presentado en la Cámara de Diputados una iniciativa que propone crear el “Tabulador Nacional de Servicios de Arrastre, Arrastre y Salvamento y Depósito Vehicular” y obligar a todos los órdenes de gobierno a sujetarse a éste.⁵ Esa propuesta avanza en la regulación de tarifas, sin embargo, **no resuelve** quién paga el servicio cuando el arrastre es una medida de autoridad.

La presente iniciativa **retoma y profundiza** esa lógica, al plantear además que:

- El **costo del tabulador sea cubierto en una parte por la autoridad** cuando el servicio se presta por orden de esta, y
- Se evite el uso del vehículo como garantía indiscriminada de pago, prohibiendo retenciones indefinidas y cargos no previstos en el tabulador.

⁵ Sistema de Información Legislativa, INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LAS LEYES GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, Y DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL, EN MATERIA DE REGULACIÓN A LOS SERVICIOS DE ARRASTRE, ARRASTRE Y SALVAMENTO Y DEPÓSITO VEHICULAR, A CARGO DEL DIPUTADO EMILIO MANZANILLA TÉLLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PT., [en línea] https://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2025/10/asun_4962960_20251029_1761769880.pdf

Planteamiento del problema

El problema puede sintetizarse en tres puntos:

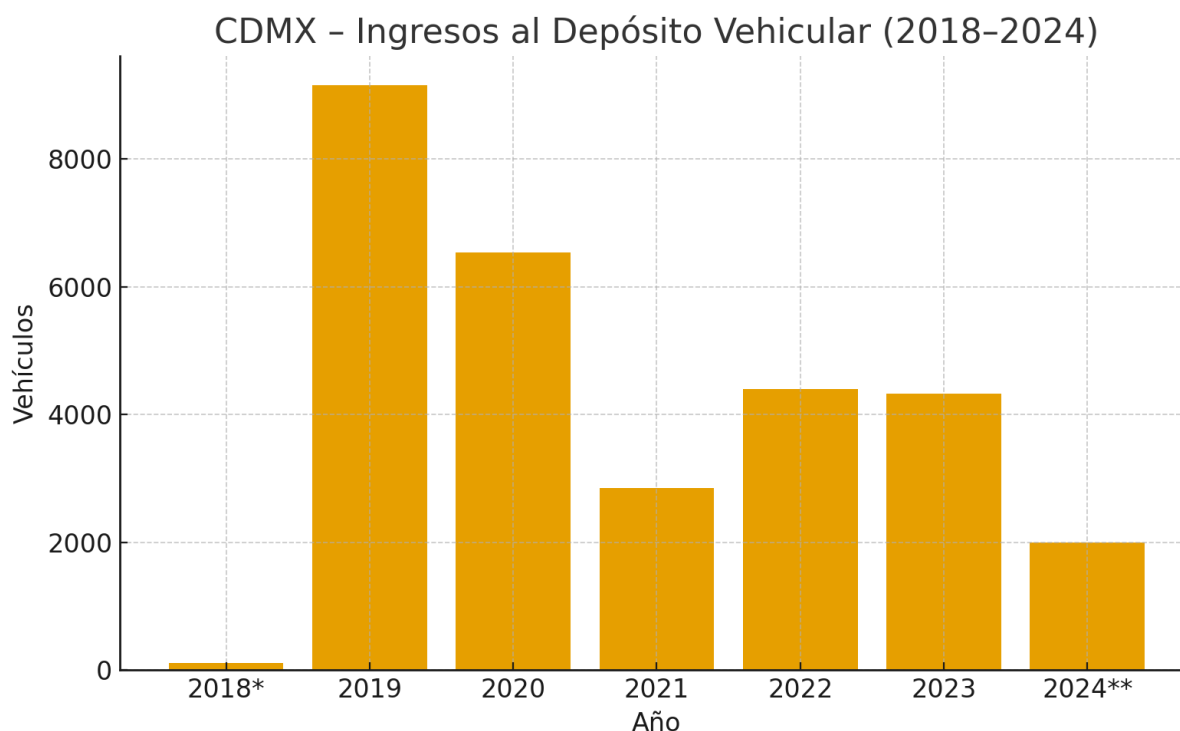
1. **Cobros indebidos y desproporcionados** en depósitos por servicios de arrastre y salvamento, muchas veces superiores a las multas de tránsito, sin transparencia en el cálculo.
2. **Uso del vehículo como rehén** hasta el pago total de los servicios, generando un círculo de endeudamiento y pérdida patrimonial para personas de bajos ingresos.
3. **Ausencia en la LGMSV** de un mandato claro para que el Estado:
 - Regule de manera uniforme las tarifas de arrastre y depósito; y
 - Asuma los costos del tabulador cuando el servicio se presta por actos de la autoridad y en aras del interés público.

Aunque los datos no están presentes en algún índice o estadística en particular, existe evidencia oficial del **padrón nacional de permisionarios el cual asciende a 178**, en contraste con el **número de grúas que es de 118** y el número de vehículos asegurados en depósito en el supuesto de **abandono con más de 5 años en depósito**, que equivale a **15,896 autos en 55 de esos depósitos**, lo cual en promedio equivale a **289 autos en estado de abandono en cada uno de esos depósitos**.⁶

En el caso de la CDMX se sabe que en se remitieron a depósitos vehiculares **411 vehículos y se emitieron 2,354 medidas de apremio** como suspensiones e infracciones a unidades de Ruta.⁷

⁶ DOF, SICyT, Publicación de los listados de vehículos en el supuesto de abandono en favor del Gobierno Federal, [en línea] https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5426985&fecha=24/02/2016#gsc.tab=0 [Fecha de publicación: 06 de noviembre de 2025]

⁷ Gobierno de la Ciudad de México, Secretaría de Movilidad, Sexto Informe de Gobierno, 2019-2024, [en línea] https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/6to_Infome_SEMOVI.pdf [Fecha de publicación: 06 de noviembre de 2025]



Esta iniciativa propone cambiar el enfoque: **que el Estado asuma la responsabilidad** en esos supuestos, y que recupere, en su caso, los montos a través de mecanismos fiscalmente ordenados (multas, responsabilidades, aseguradoras), sin que la persona usuaria tenga que negociar directamente con el corralón ni enfrentar cobros abusivos.

Es importante garantizar que los **servicios de arrastre, salvamento y resguardo de vehículos** se presten con **legalidad, eficiencia y, sobre todo, con respeto a los derechos de las personas usuarias**.

Además, los conceptos indeterminados como “**maniobras especiales**” o “**custodia**” son ambiguos y pueden violar el **subprincipio de taxatividad de la Ley**, que establece que las conductas consideradas como infracciones y sus respectivas sanciones estén descritas de manera **clara, precisa e inequívoca** en la ley o su reglamento.⁸

⁸ Suprema Corte de Justicia de la Nación, PONENTE: MINISTRA YASMÍN ESQUIVEL MOSSA, AMPARO EN REVISIÓN 560/202, p. 19 https://www2.scjn.gob.mx/juridica/engroses/2/2021/2/2_291585_5934_firmado.pdf [Fecha de publicación: 16 de noviembre de 2025]

Problemática desde la perspectiva de género

La problemática de arrastre y depósito vehicular tiene un claro impacto diferenciado en mujeres:

- Alrededor de **un tercio de los hogares en México son encabezados por mujeres**; es decir, millones de familias dependen directamente del ingreso de una jefa de hogar.⁹
- Las mujeres enfrentan mayores niveles de **informalidad laboral** y condiciones precarias de trabajo, con tasas de informalidad superiores al 42 % en 2018.¹⁰
- La brecha salarial de género se mantiene; análisis recientes estiman que las mujeres ganan alrededor de 34 % menos que los hombres en promedio, lo que limita su capacidad de absorber gastos imprevistos elevados.¹¹

En este contexto, la pérdida temporal o definitiva de un vehículo —que muchas veces se utiliza para el cuidado de menores, transporte al trabajo, actividades productivas o comercio informal— **golpea con mayor fuerza a las mujeres**, especialmente a las jefas de hogar y a quienes trabajan en la economía informal.

Además:

- Estudios de ONU Mujeres y de la ENSU muestran que **las mujeres se sienten más inseguras en el transporte público** y son víctimas en mayor proporción de acoso y violencia en ese entorno, lo que las obliga a preferir modos privados de transporte, eso cuando pueden costearlo.¹²

⁹ Secretaría de Hacienda y Crédito Público, REPORTE DE ASEQUIBILIDAD POR GÉNERO 2024, [en línea] https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1023136/Reporte_de_asequibilidad_por_genero_2024.pdf#:~:text=A%20nivel%20nacional%2C%20de%20acuerdo%20con%20cifras,masculina%20y%20el%2033.5%25%20con%20jefatura%20femenina. [Fecha de publicación: 16 de noviembre de 2025]

¹⁰ OIT, OIT: Las mujeres siguen teniendo menos posibilidades que los hombres de participar en el mercado de trabajo en gran parte del mundo, [en línea] <https://www.ilo.org/es/resource/news/oit-las-mujeres-siguen-teniendo-menos-posibilidades-que-los-hombres-de#:~:text=Con%20demasiada%20frecuencia%20en%20trabajos%20informales%2C%20no,importantes%20d%C3%A9ficit%20en%20la%20calidad%20del%20empleo>. [Fecha de publicación: 16 de noviembre de 2025]

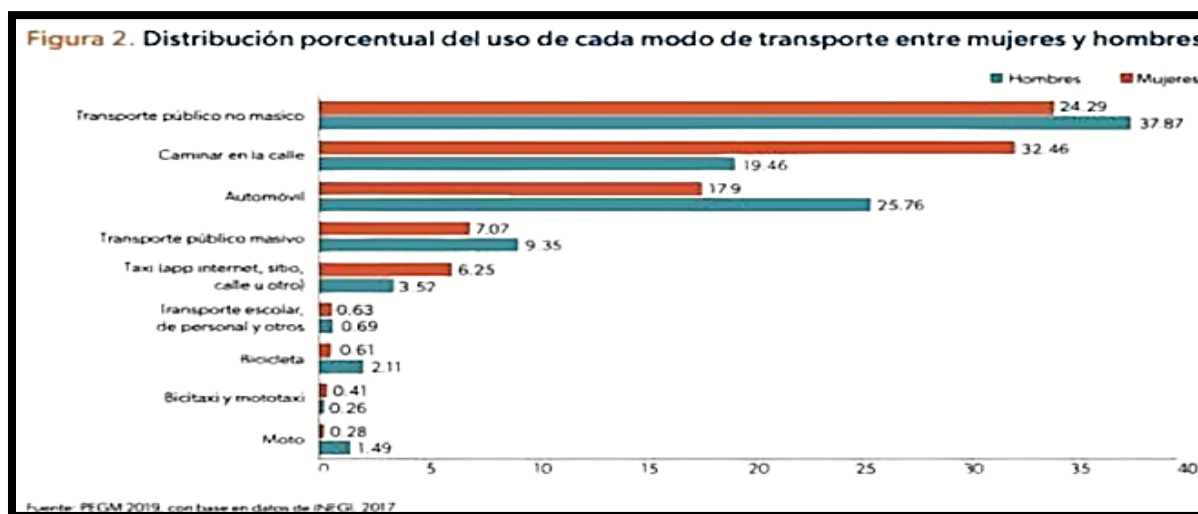
¹¹ IMCO, Fernanda García, Aquí la brecha no existe, 18 Agosto, 2025, [en línea] <https://imco.org.mx/aqui-la-brecha-no-existe/> [Fecha de publicación: 16 de noviembre de 2025]

¹² ONU Mujeres, Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana (ENSU), 76.1% de las mujeres nos sentimos inseguras en el transporte público, frente a 63.4% de los hombres. Urgen medidas para frenar el acoso y la violencia sexual en los

Obligar a una mujer jefa de hogar a pagar montos desproporcionados en corralones o a perder su vehículo por no poder cubrirlos **profundiza la desigualdad estructural** y contraviene las obligaciones del Estado mexicano en materia de igualdad y no discriminación, incluida la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW).¹³

Por ello, la propuesta incorpora, desde el texto de la LGMSV, un diseño **más protector para personas en situación de vulnerabilidad**, lo que incluye a mujeres, madres jefas de hogar, personas adultas mayores y personas con discapacidad.

La **percepción de inseguridad** marca una diferencia fundamental en las experiencias de movilidad de las mujeres. La **Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública** indica que la percepción de inseguridad de las mujeres en los espacios públicos como parque o centro recreativo es de un **60,4%**, la calle con el **69,5%** y el transporte público con el **73,8%**.¹⁴



espacios públicos, [en línea] <https://www.facebook.com/onumujeresmx/photos/a.1604445796513101/2706046889686314/?type=3>

¹³ ONU Mujeres, MÉXICO ANTE LA CEDAW, [en línea] https://hchr.org.mx/puntal/wp/wp-content/uploads/2020/06/MEXICO-ANTE-LA-CEDAW-2018-web.pdf?utm_source=.com

¹⁴ CELIG, Congreso de la Ciudad de México, "Los retos y pendientes que se enfrentan en la ciudad de México en materia de igualdad de género y acceso a las mujeres a una vida libre de violencia en el marco de la nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial" III Legislatura, p. 48 y 49 [en línea] <https://genero.congresocdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2025/01/Analisis-de-los-Retos-en-Materia-de-Movilidad-desde-la-Perspectiva-de-Genero.pdf> [Fecha de publicación: 16 de noviembre de 2025]

Las mujeres—en particular jefas del hogar, trabajadoras del transporte por aplicación o comercio—enfrentan **riesgos diferenciados**: desplazamientos nocturnos a depósitos, exposición a violencia y extorsión, y afectación de ingresos por retención del vehículo (medio de trabajo y cuidado). La presente iniciativa incorpora:

- Información clara y pública de tarifas
- Prohibición de cobros no previstos y mecanismos de queja inmediata.
- Lineamientos para **entrega segura** con perspectiva de género (horarios, acompañamiento y canales de denuncia).

Modelos comparados

1. Experiencias nacionales

Diversas entidades federativas han avanzado en la regulación de tarifas de grúas y corralones:

- Puebla ha establecido tabuladores en Unidades de Medida y Actualización (UMA), e incluso reducido tarifas de grúas y corralones hasta en 60 % ante denuncias de cobros por arriba de los 100 mil pesos.
- Algunos municipios han emitido reglamentos específicos para el servicio público de arrastre y depósito de vehículos, reconociendo su carácter de **servicio público regulado** y fijando que los ingresos derivados se consideran créditos fiscales, sujetos a leyes hacendarias y no a la libre negociación con particulares.

Estas experiencias muestran un movimiento hacia **mayor regulación y transparencia**, pero siguen siendo fragmentadas y no resuelven de forma uniforme quién paga el servicio cuando la remisión se hace por orden de autoridad.

2. Experiencias internacionales

En el ámbito internacional, varias jurisdicciones han adoptado medidas para **contener cobros abusivos y proteger a las personas usuarias**:

- En Ontario (Canadá), la legislación de remolque prohíbe cobrar por encima de tarifas máximas prepublicadas y exige que las personas usuarias conozcan las tarifas y tengan acceso a información transparente.¹⁵
- En Toronto, los remolques ordenados por la policía sólo pueden cobrarse conforme a la “tasa de contrato” fijada por el servicio de policía, sin recargos adicionales por almacenamiento más allá de lo permitido.¹⁶
- En San Francisco, la autoridad de transporte cuenta con un programa de **reembolso parcial de tarifas de remolque para personas de bajos ingresos**, como medida de mitigación del impacto económico de estos servicios.¹⁷

Estas prácticas apuntan a dos elementos clave que se retoman en la iniciativa:

1. **Tarifas reguladas y homogéneas**, definidas por la autoridad.
2. **Mecanismos públicos de protección económica** (reembolsos, absorción de costos o planes especiales) para evitar que el servicio de arrastre y depósito se convierta en un factor de exclusión y pobreza.

Asimismo, la Corte Interamericana ha subrayado que la limitación al derecho de propiedad debe respetar la **proporcionalidad** entre el medio utilizado (por ejemplo, retener un vehículo) y el fin perseguido (seguridad pública), lo que refuerza la necesidad de evitar medidas que, en la práctica, equivalgan a la pérdida total de un bien por deudas administrativas menores.

¹⁵ Ontario, Reglamento de Ontario 162/23: CARGOS POR SERVICIOS DE REMOLQUE Y ALMACENAMIENTO DE VEHÍCULOS, [en línea] https://www.ontario.ca/laws/regulation/230162?utm_source=.com [Fecha de publicación: 16 de noviembre de 2025]

¹⁶ Toronto, TORONTO MUNICIPAL CODE, [en línea] https://www.toronto.ca/legdocs/municode/1184_915.pdf?utm_source=.com [Fecha de publicación: 16 de noviembre de 2025]

¹⁷ San Francisco Police Department, Towed Vehicle Information, [en línea] https://www.sanfranciscopolice.org/es/node/491?utm_source=.com [Fecha de publicación: 16 de noviembre de 2025]

Criterios y pronunciamientos de la Suprema Corte de Justicia de la Nación

La Suprema Corte y tribunales federales han analizado los servicios de arrastre y depósito vehicular en distintos asuntos:

- Han reconocido que los servicios de arrastre, salvamento y depósito de vehículos son **servicios auxiliares al autotransporte federal**, regulados por la LCPAF y su reglamento.
- En diversos precedentes se ha sostenido que cuando los cobros se establecen en ley o disposiciones hacendarias, se convierten en **créditos fiscales** sujetos a los principios de legalidad, proporcionalidad y equidad tributaria.¹⁸

En síntesis, la doctrina y jurisprudencia apuntan a que:

1. Los servicios de arrastre y depósito **no son espacios para la discrecionalidad**, sino servicios públicos o auxiliares sujetos a regulación estricta.
2. Los cobros derivados deben tener respaldo legal claro y **ser proporcionales** a la finalidad perseguida (seguridad vial, protección de terceros, etc.).
3. La retención de vehículos y la acumulación de cargos pueden llegar a ser desproporcionadas e incluso asimilables a una confiscación encubierta, contraria al artículo 22 constitucional y a los estándares internacionales sobre derecho de propiedad.

Por lo anteriormente expuesto, el propósito de la presente iniciativa es transitar a un **régimen diferenciado por niveles de riesgos**, con umbrales claros y salvaguardas, que concentre la obligación reforzada en puestos críticos y establezca **mecanismos alternos de control** para el resto (declaraciones mínimas, muestreo y auditorías dirigidas).

¹⁸ SCJN, Detalle - Tesis – 200349, [en línea] https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/tesis/200349?utm_source=.com [Fecha de publicación: 10 de noviembre de 2025]

Para efecto de analizar el proyecto de decreto, se elaboró el siguiente cuadro comparativo:

LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: LII. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno; -SIN CORRELATIVO –	Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: I. a LI. LI. ... LII. ...

	LII. Bis. Servicios auxiliares de arrastre, arrastre y salvamento y depósito vehicular: son todos cuya prestación y cobro se sujetarán al Tabulador Nacional de Servicios de Arrastre, Arrastre y Salvamento y Depósito Vehicular. LIII a LXX ...
Artículo 44.- Control de los servicios de transporte. Cada autoridad en materia de transporte en los tres órdenes de gobierno definirá las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto, y regulará su operación y los instrumentos que se requieran, considerando la garantía al derecho a la movilidad de las personas, el control de las externalidades generadas por cada servicio, así como el cumplimiento de los estándares establecidos en esta Ley. ... -SIN CORRELATIVO-	Artículo 44. Tratándose de los servicios auxiliares de arrastre, arrastre y

salvamento y depósito vehicular, la prestación del servicio, los conceptos cobrables y los montos máximos aplicables deberán ajustarse al Tabulador Nacional de Servicios de Arrastre, Arrastre y Salvamento y Depósito Vehicular. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán aplicar dicho tabulador en sus actos, contratos, autorizaciones, concesiones o permisos, así como en los procedimientos de inspección, verificación y sanción que involucren estos servicios.

Cuando la remisión de un vehículo al servicio de arrastre, arrastre y salvamento o depósito vehicular derive de actos de autoridad en materia de tránsito, movilidad, seguridad vial, procuración o administración de justicia, o protección civil, los costos que correspondan conforme al tabulador serán cubiertos con cargo a los presupuestos de las autoridades competentes, sin perjuicio de su recuperación frente a las personas

	usuarias, permisionarias o terceros responsables, en los términos que establezcan las leyes aplicables. En ningún caso podrán exigirse cargos adicionales a los previstos en el tabulador ni retenerse el vehículo por tiempo indefinido.
Artículo 67. De las Entidades Federativas. Corresponde a las entidades federativas: I a XI. ... XII. Establecer, con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, así como los servicios auxiliares; -SIN CORRELATIVO-	Artículo 67. De las Entidades Federativas. Corresponde a las entidades federativas: I a XI. ... XII. ... XII. Bis. Tratándose de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito vehicular, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México se sujetarán obligatoriamente al Tabulador Nacional de Servicios de Arrastre, Arrastre y Salvamento y Depósito

	Vehicular, aplicándolo en actos, contratos, autorizaciones, permisos, así como en los procedimientos de inspección, verificación, cobro y sanción relacionados con dichos servicios. XIII. a XXIII. ...
--	--

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

Único. Se adiciona una fracción LII Bis. al artículo 3, se adiciona un párrafo tercero, cuarto y quinto al artículo 44 y se adiciona la fracción XII Bis. al artículo 67, todos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de servicios auxiliares y arrastre, salvamento y depósito, para quedar como sigue:

Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. a LI.

...

...

...

...

...

LI. ...

LII. ...

LII. Bis. Servicios auxiliares de arrastre, arrastre y salvamento y depósito vehicular: son todos cuya prestación y cobro se sujetarán al Tabulador Nacional de Servicios de Arrastre, Arrastre y Salvamento y Depósito Vehicular.

LIII a LXX ...

...

Artículo 44. ...

...

Tratándose de los servicios auxiliares de arrastre, arrastre y salvamento y depósito vehicular, la prestación del servicio, los conceptos cobrables y los montos máximos aplicables deberán ajustarse al Tabulador Nacional de Servicios de Arrastre, Arrastre y Salvamento y Depósito Vehicular. Las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán aplicar dicho tabulador en sus actos, contratos, autorizaciones, concesiones o permisos, así como en los procedimientos de inspección, verificación y sanción que involucren estos servicios.

Cuando la remisión de un vehículo al servicio de arrastre, arrastre y salvamento o depósito vehicular derive de actos de autoridad en materia de tránsito, movilidad, seguridad vial, procuración o administración de justicia, o protección civil, los costos que correspondan conforme al tabulador serán cubiertos con cargo a los presupuestos de las autoridades competentes, sin perjuicio de su recuperación frente a las personas usuarias, permisionarias o terceros responsables, en los términos que establezcan las leyes aplicables.

En ningún caso podrán exigirse cargos adicionales a los previstos en el tabulador ni retenerse el vehículo por tiempo indefinido.

Artículo 67. De las Entidades Federativas.

Corresponde a las entidades federativas:

I a XI.

...

XII. ...

XII. Bis. Tratándose de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito vehicular, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México se sujetarán obligatoriamente al Tabulador Nacional de Servicios de Arrastre, Arrastre y Salvamento y Depósito Vehicular, aplicándolo en actos, contratos, autorizaciones, permisos, así como en los

procedimientos de inspección, verificación, cobro y sanción relacionados con dichos servicios.

XIII. a XXIII.

...

TRANSITORIOS

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

Segundo. La Secretaría deberá adecuar el **Tabulador Nacional de Servicios de Arrastre, Arrastre y Salvamento y Depósito Vehicular** o, en su caso, incorporando al menos: metodología de cálculo, supuestos de aplicación, conceptos cobrables, mecanismos de actualización y obligaciones de transparencia, en un plazo de **120 días naturales**, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto.

Tercero. Las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México deberán armonizar sus constituciones locales, leyes, reglamentos, acuerdos y demás disposiciones normativas aplicables a los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito vehicular.

Atentamente



Dip. Ricardo Mejía Berdeja

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 11 de noviembre de 2025.

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXVI Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Ricardo Monreal Ávila, presidente; José Elías Lixa Abimerhi, PAN; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Reginaldo Sandoval Flores, PT; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Ivonne Aracely Ortega Pacheco, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Mesa Directiva

Diputados: Kenia López Rabadán, presidenta; vicepresidentes, Sergio Carlos Gutiérrez Luna, MORENA; Paulina Rubio Fernández, PAN; Raúl Bolaños-Cacho Cué, PVEM; secretarios, Julieta Villalpando Riquelme, MORENA; Alan Sahir Márquez Becerra, PAN; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Laura Irais Ballesteros Mancilla, MOVIMIENTO CIUDADANO.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>