

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA LA FRACCIÓN I DEL ARTÍCULO 1 Y SE ADICIONAN LA FRACCIÓN LV BIS AL ARTÍCULO 3, LA FRACCIÓN XII BIS AL ARTÍCULO 35 Y LA FRACCIÓN IV BIS AL ARTÍCULO 70, TODOS DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE ESTACIONES DE CARGA PARA AUTOS ELÉCTRICOS, A CARGO DEL DIPUTADA ESTHER MARTÍNEZ ROMANO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DEL TRABAJO.**

Esther Martínez Romano, Diputado Federal por el Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo a la LXV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como por el artículo 55, fracción II del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a consideración de esta Soberanía la presente iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma la fracción I del artículo 1 y se adicionan la fracción LV BIS al artículo 3, la fracción XII BIS al artículo 35 y la fracción IV BIS al artículo 70, todos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), en materia de Estaciones de Carga para Autos Eléctricos, con base en la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

En vista de los compromisos asumidos por el gobierno de nuestro país en la 27ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP-27), llevada a cabo en Sharm el Sheikh, Egipto del 6 al 20 de noviembre de 2022, en el sentido de aumentar la meta no condicionada de reducción de gases de efecto invernadero (GEI) de 22% a 35% en 2030 y de manera condicionada hasta el 40% en 2030; es que la presente iniciativa busca establecer las condiciones necesarias para impulsar el desarrollo de la infraestructura necesaria, para acelerar la transición energética en materia de movilidad, con la intención de colaborar a disminución la emisión de gases de efecto invernadero.

Por tal razón, resulta necesario trabajar en la modificación de nuestro marco jurídico, a fin de posibilitar el cumplimiento de las nuevas metas ambientales del país. Al respecto, en el Informe de la Participación de México en la COP-27, se señala lo siguiente:

*México reconoce la urgencia de actuar de manera sostenible y oportuna para enfrentar los desafíos y vulnerabilidades provocadas por los efectos del cambio climático, reiterando la importancia de cumplir con los compromisos acordados en la CMNUCC, con el Acuerdo de París y con la meta de limitar el calentamiento global a 1.5 °C con respecto a los niveles preindustriales.*

*Considerando lo anterior, durante la COP27, México, a través del Canciller Marcelo Ebrard, anunció el aumento de su meta no condicionada de reducción de gases de*

*efecto invernadero (GEI) de 22% a 35% en 2030 y de manera condicionada hasta el 40% en 2030, con relación a su línea base, en el entendido de que el financiamiento internacional, la innovación y transferencia tecnológica permitirán la implementación de dicho compromiso. Asimismo, ratificó la meta de reducción de las emisiones de carbono negro de 51% de forma no condicionada en 2030, y 70% de forma condicionada.*

*Para cumplir con los nuevos y más ambiciosos objetivos de mitigación, se trabajará con los sectores que más emisiones de GEI producen en México, incluyendo el transporte, la agricultura, la ganadería la industria, el residencial y comercial. Además, se fortalecerán las acciones para el uso y cambio de uso de suelo y silvicultura, la generación eléctrica, el uso de petróleo y gas y el manejo sostenible de residuos.*

*Aunado a lo anterior, México compartió que ha acelerado la construcción de parques solares en territorio nacional, para lo cual se ha facilitado la colaboración entre el sector privado y la Comisión Federal de Electricidad. Por ello, se anunció el Plan Sonora, con el cual se construirá en México la mayor planta solar de América Latina, así como hasta cinco plantas solares alrededor de los principales parques industriales de Sonora.*

*Además, anunció los avances del Grupo de Trabajo para la Electrificación del Transporte (GTE), iniciativa en la que trabaja la Cancillería junto con la Alianza México de la Universidad de California, el Gobierno de Estados Unidos y la cual contempla un diagnóstico y recomendaciones elaboradas por académicos, miembros del sector público y privado de nuestro país y de Estados Unidos, para identificar oportunidades para la industria automotriz en la transición al uso y manufactura de automóviles eléctricos desde sus distintas aristas.*

Dentro de los trabajos de la delegación mexicana en la COP-27 destacan el anuncio de los avances alcanzados por el Grupo de Trabajo para la Electrificación del Transporte, un atinado y ambicioso proyecto binacional México-Estados Unidos, el trabajo conjunto de ambos gobiernos podrá garantizar a nuestras industrias automotrices una transición planeada y eficiente hacia la movilidad eléctrica.

En este orden de ideas, es prioritario crear las condiciones necesarias y adecuadas para fortalecer la integración económica regional del sector automotriz de ambas naciones, con la finalidad de acelerar la transformación de nuestras plantas de ensamblaje y proveeduría hacia la electromovilidad.

Aunado a lo anterior, con la intención de contribuir a la competitividad de la industria automotriz del TMEC, siendo necesario el fortalecimiento del mercado interno mediante políticas públicas que tengan como eje la transición de los parque vehiculares mayoritariamente eléctricos, siendo necesario la creación de redes nacionales de estaciones de recarga que garantice a transportistas y automovilistas disponer de estaciones de recarga a lo largo y ancho de cada uno de los tres países. Sin lo anterior, no será posible la transición de motores de combustión a la electromovilidad.

Actualmente, sigue siendo muy limitada la oferta y demanda de vehículos eléctricos, debido a tres cuestiones; primero, existen pocos modelos; segundo, resultan sustancialmente más caros que los vehículos que usan combustibles fósiles y tercero no existe una adecuada red de estaciones de recarga que garanticen la autonomía de dichos vehículos para transitar por todo el país. El reto será revertir tal situación, será fabricar más modelos de autos eléctricos a bajos costos y crear las condiciones necesarias para dotar a México de una red nacional de estaciones de recarga públicas y privadas en todo el país.

En tal sentido, México no puede desaprovechar la oportunidad que la coyuntura internacional le ofrece para integrar nuestra industria automotriz con la norteamericana, cuyo gobierno busca crear un *clúster* para el suministro regional de autopartes, semiconductores y baterías.

Tal situación, nos pone en una situación privilegiada para integrarnos al plan del gobierno norteamericano en el desarrollo de la industria de los semiconductores; al respecto habría que recordar los paros técnicos que durante los últimos tres años tuvieron que hacer las armadoras mexicanas por falta en el suministro de los mismos.

La finalidad es reducir la dependencia que hoy se tienen de Asia, proponiendo que los semiconductores sean fabricados en Estados Unidos y programados en México. En este mismo sentido, la industria del litio tendrá un papel preponderante para el éxito de la integración de la industria automotriz en la región, como ocurre con el caso de Tesla, empresa que ha externado su interés por invertir en México en minas de litio para surtir su creciente mercado de vehículos eléctricos y la construcción de una planta industrial cerca del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, a fin de aprovechar las ventajas logísticas que proporciona el aeropuerto.

Igualmente, el gobierno norteamericano, en 2022, anunció subvenciones por un monto de dos mil 800 millones de dólares para impulsar la producción de baterías para vehículos eléctricos y los minerales utilizados para construirlas, con la intención de disminuir la dependencia de las armadoras americanas de los componentes provenientes de China. En vista de lo anterior, México se encuentra ante una gran oportunidad para atraer enormes inversiones para la consolidación de la industria automotriz nacional.

Por otro lado, en el sitio de internet *Portal Movilidad* se expone la opinión de Carlos Mir Cárdenas, consultor regional para América Latina en el programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y colaborador en la formulación de la estrategia nacional de electromovilidad, sobre la

llamada *brecha regulatoria* que empantana la transición y masificación de la electromovilidad; estableciendo cuatro lineamientos generales:

- Los programas y políticas deben tener proyección más allá del 2024: “Esto limita la proyección de adopción de medidas a mediano y largo plazo”.
- Falta disposición para regular la gestión de carga (estandarización, modelos de negocios, homologación de cargadores).
- Incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos e instalación de puntos de carga.
- Disposiciones administrativas y fiscales para aportar atracción al sector.

En cuanto a los puntos de recarga, señala el consultor que, es necesario descentralizar los puntos de carga en el país, indicándose en la publicación que, la cantidad de puntos de carga es de 2074, de los cuales cuatro entidades federativas concentran casi el 50% de los mismos: Jalisco (211), Nuevo León (195), México (156) y Ciudad de México (397).

De igual manera, *Portal Movilidad* en su publicación *Diagnóstico de electromovilidad ¿Cómo es la situación de México para enfrentar compromisos en 2023?*, señala:

*México comienza un 2023 plagado de promesas y desafíos para el sector de la electromovilidad.*

*En principio, al respecto de las firmas de vehículos eléctricos en México, son 13 las principales compañías que ofertan: Audi, BMW, BYD, Ford, Hyundai, JAC, Mercedes Benz, Nissan, Mitsubishi, Mini, Renault, Toyota y Volvo.*

*Con esa cantidad, se encuentra en la media regional, siendo Colombia el país con más marcas presentes (21). Le sigue Costa Rica (19), Panamá (15), Uruguay (14), Argentina y Paraguay (6), Ecuador (5) y Guatemala (3).*

*Por otro lado, en el país azteca se producen vehículos electrificados a partir de la actividad de diez firmas: General Motors en Coahuila; BMW en San Luis de Potosí; Jac en Hidalgo; Link, Zacua, LM & TH y Audi en Puebla y Evolve, Ford y IUSA en el Estado de México.*

*En el plano de la inversión privada, 2022 cierra con múltiples anuncios sobre movilidad cero emisiones para el año entrante. BYD, Evergo, Zacua, entre otros, han anunciado la expansión de su intervención en el país.*

*En otro plano, la infraestructura de carga arriba a una suma de estaciones que convierte a México en líder en esta materia. Según los últimos registros, en todo el territorio existen 2078 estaciones.*

*De ellas, el 52,7% son de Tesla (1100 puntos). Por tipo de conector, le sigue el SAEJ 17724 con el 37,5%; el 6,7%, Supercharger Tesla; el 1,5%, CHAdeMo. El resto, Combo 1 y Combo 2.*

*Es de destacar que en México los privados tienen la posibilidad de vender energía a vehículos eléctricos y que no existe una estandarización de cargadores o regulación en torno a los precios.*

*Se espera que, a partir de la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME), exista algún avance al respecto. Dentro del plan, la normatividad y homologación de cargadores eléctricos es un punto a cumplir hacia el año 2030.*

*Cabe recordar que se establece como meta hacia el 2040 el desarrollo de sistemas de cargadores públicos para autos ligeros y pesados en ciudades y carreteras.*

Como se podrá apreciar, la creación de un sistema de recarga para autos, camiones y autobuses eléctricos e híbridos enchufarles está en ciernes, corremos el grave riesgo de no poder alcanzar las ambiciosas metas que nos hemos impuesto en el corto, mediano y largo plazo.

En este mismo sentido, es necesario precisar que el Programa para el Desarrollo del Sistema Eléctrico Nacional (PRODESEN) es el instrumento que detalla la planeación anual del Sistema Eléctrico Nacional con un horizonte a quince años y que concreta la política energética nacional en materia de electricidad, alineada al Plan Nacional de Desarrollo 2019 – 2024.

Dicho programa, define la planeación del Sistema Eléctrico Nacional, en la cual se incluyen los elementos relevantes de otros instrumentos de planeación, tales como el Programa Indicativo para la Instalación y Retiro de Centrales Eléctricas, así como los programas de ampliación y modernización de la Red Nacional de Transmisión y de las Redes Generales de Distribución. Al respecto, resulta preocupante que en dicho plan, no se visualice la creación de una red nacional de establecimientos para la recarga eléctrica de los automotores.

Asimismo, en el estudio denominado *Alianza por la Electromovilidad en México, Plan Estratégico 2019-2022*, a cargo de PROCOBRE Centro Mexicano de Promoción del Cobre, A.C. se advierte de la importancia que tendrá la energía eléctrica en la transición a energías más amigables con el ambiente.

La transición energética es una demanda impostergable. De acuerdo con el Balance Nacional de Energía (2016) de la Secretaría de Energía (SENER), el sector transporte consume cerca del 47% de la energía a nivel nacional y contribuye con el 26% de las emisiones de CO<sub>2</sub>. El 65% de esta energía proviene de gasolinas y 26% de diésel. La adopción de la electromovilidad representaría un cambio que afectaría de manera sustancial la economía de toda la cadena de suministro de gasolina y de diésel, haciendo obsoletas a 11,774 gasolineras a nivel nacional ([www.autosrpm.com/movilidad/cuantas-gasolineras-hay-por-autos-en-mexico/](http://www.autosrpm.com/movilidad/cuantas-gasolineras-hay-por-autos-en-mexico/)). Las consecuencias económicas implicarían términos de generación de desechos de equipos y materiales e instalaciones, así como de las afectaciones de los valores de propiedades.

Resolver el desafío de la movilidad requiere y requerirá acciones audaces y coordinadas de los sectores público y privado. Los avances tecnológicos y la comercialización, la financiación, las políticas inteligentes y la innovación serán necesarias para lograr mejoras en la productividad y crear entornos más sostenibles en nuestras ciudades.

El consumo de diésel y gasolina representa alrededor del 40% de cada barril de petróleo (Garday & Gately, 2010). La eficiencia energética que podría generarse con la adopción de la electromovilidad sería sustantiva. Lo anterior implicaría un consumo más productivo de la electricidad a base de combustible fósil. Si bien el uso de medios de transporte por electricidad no elimina el uso de combustibles fósiles, sí acelera la transición hacia una matriz energética más limpia.

La iniciativa planteada por la International Copper Association México para la formación de un grupo mixto, donde confluyen organizaciones públicas y privadas, busca sembrar el optimismo con el que hay que mirar al futuro, semillas que ayuden a México a evitar un futuro de estancamiento en la evolución de la movilidad urbana. Ya existe un movimiento perceptible hacia nuevos servicios multimodales, que facilitan los viajes al combinar: caminar, transportarse en vehículos, autobuses, motocicletas, bicicletas, patines y trenes, así como servicios de transporte compartido. Si bien nuevas tecnologías y nuevos modelos de negocios se están introduciendo en países más ricos, estas tendencias también son relevantes para las economías emergentes, como la mexicana. No solo se trata de automóviles, autobuses urbanos o transporte de carga eléctricos, sino también de motocicletas, bicicletas y patines eléctricos e inclusive transportes aéreos. Cada una de estas modalidades representará desafíos tecnológicos y abrirá nuevas oportunidades de negocio en la economía.

La velocidad y el alcance de la transformación de la movilidad serán diferentes en cada país. Es preciso destacar el surgimiento de arquetipos urbanos que hoy en día ya privilegian una mayor densidad de población, ciudades verticales y con una mayor madurez de transporte público. En términos de infraestructura de carga pública, de acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2018) se habían instalado 2,017 puntos de recarga públicos hasta septiembre de 2018. El programa de carga pública se implementó en colaboración con el sector público y privado en la Ciudad de México, Guadalajara, Saltillo y Monterrey. A mayo de 2019, México cuenta con 13

supercargadores de la marca Tesla y tiene más en proceso de instalación, lo cual permitirá cruzar el país de Nuevo León a Guerrero y de Nayarit a Quintana Roo.

De acuerdo con el registro administrativo de la industria automotriz de vehículos ligeros por parte de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) e INEGI (Figura 2), de 2016 a marzo de 2019 se registraron en el país 782 vehículos 100% eléctricos, 3,601 híbridos enchufables y 37,786 híbridos convencionales. Esto representa 42,169 vehículos ligeros vendidos, equivalente al 0.28% de la flota vehicular según el registro de venta al público de vehículos ligeros por marca, modelo, segmento y país de origen del INEGI (2019)

Es importante destacar que según datos proporcionados por el sitio *Portal Movilidad* dentro del ranking de países con más infraestructura para la recarga de automotores eléctricos, el único país de Latinoamérica que figura es Brasil, señalando la publicación:

*La edición 2022 del EV Charging Index dio a conocer el resultado del ranking en el índice global de infraestructura para autos eléctricos realizado por la consultora Roland Berger. ¿Qué pasa con los países latinoamericanos?*

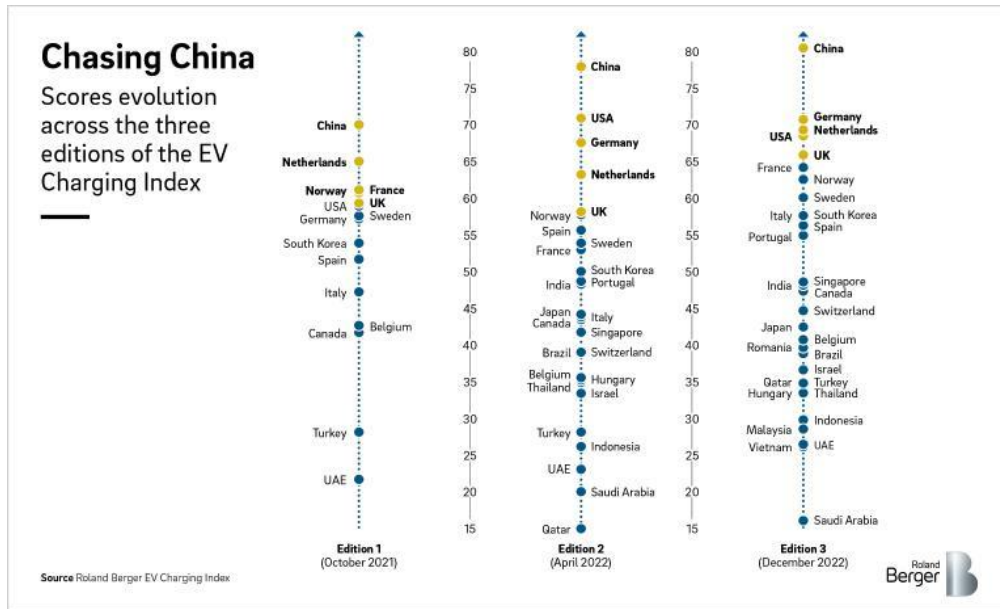
*Las ventas de vehículos eléctricos y la infraestructura de carga crecieron en casi todas las regiones en la primera mitad de 2022, según la tercera edición del Índice de carga de vehículos eléctricos de Roland Berger, con un aumento de las ventas del 6% en comparación con la segunda mitad de 2021.*

*El índice, que cubre 30 mercados clave y se basa en 15.000 respuestas a encuestas, también encontró que las percepciones de los clientes sobre los vehículos eléctricos han cambiado poco a pesar de la recesión económica mundial y los altos precios de la energía causados por la guerra en Ucrania.*

*Pero no todo fueron buenas noticias: los resultados mostraron que los mercados europeos se vieron muy afectados por los aumentos de precios, lo que provocó que el interés en los vehículos eléctricos y las ventas cayeran.*

*China encabezó el índice, que se basa en 27 indicadores clave de la industria, con una puntuación de 81 sobre 100. Esto significa que ahora ha terminado en el primer puesto en las tres ediciones del Índice (las ediciones uno y dos cubrieron la primera y la segunda mitad de 2021).*

*Alemania (71) y Holanda (69) terminaron en segundo y tercer lugar respectivamente, eliminando a EE. UU. (68) de los tres primeros. Mientras tanto, el Reino Unido (66) recuperó su posición entre los cinco primeros. En general, el puntaje promedio aumentó en comparación con la segunda edición del informe.*



Los países de Oriente Medio fueron los que menos puntuaron. En los tres últimos puestos del ranking se encuentran Vietnam (26 puntos), Emiratos Árabes Unidos (26) y Arabia Saudí (16).

Los países de América del Norte se desempeñaron mejor. La infraestructura también está creciendo rápidamente en Asia y Europa.

Solo en los primeros seis meses de 2022, se instalaron alrededor de 381.000 puntos de carga públicos en China, mientras que Estados Unidos implementó alrededor de 14.600, a la cabeza de América del Norte.

Es importante señalar, que los países donde se observa un mayor avance en la sustitución de autos que usan combustibles fósiles por autos eléctricos, tuvieron que emprender importantes programas públicos para incentivar, entre su población, la compra de estos últimos.

Así, en Noruega, país líder en la conversión de su parque vehicular a modelos eléctricos, su gobierno tenía contemplado que el 40% de todos los autos nuevos comercializados durante 2022, fueran eléctricos o híbridos. Lo anterior, no sería posible sin los numerosos incentivos que las autoridades noruegas otorgan a sus ciudadanos, como son: no pagan el impuesto de importación, el VAT (similar a nuestro IVA), peaje en carreteras, ferries o impuestos por emisiones. Además, pueden estacionarse gratis en diferentes puntos de la ciudad y utilizar carriles exclusivos para el transporte público.

Todos los apoyos señalados anteriormente hubieran resultado insuficientes, sin la construcción de una amplia red nacional de estaciones de recarga en Noruega, así lo muestran las tres ediciones del EV Charging Index sobre el ranking en el índice global de infraestructura para autos eléctricos, donde



Noruega a ocupado los primeros lugares en las tres ediciones de dicho estudio.

Por lo antes señalado, la presente iniciativa tiene como finalidad, el contribuir a crear un marco jurídico que favorezca e impulse la electromovilidad en la planificación y desarrollo de nuestras ciudades y localidades rurales.

Para lo cual, se propone una modificación y tres adiciones a la LGMSV, con la finalidad de impulsar la planificación y construcción de una red nacional de estaciones de recarga para automotores eléctricos e híbridos conectables.

En tal sentido, se propone modificar la fracción VIII de la LGMSV, para establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, a través de la creación del Sistema Nacional de Recarga Eléctrica a fin de contribuir a la transición hacia la electromovilidad.

Igualmente, se adiciona una fracción LV Bis al artículo 3 de la LGMSV, para establecer la definición del Sistema Nacional de Recarga Eléctrica, como el Sistema de infraestructura pública y privada para la recarga de baterías de vehículos eléctricos e híbridos conectables, para acelerar la transición a la electromovilidad.

Asimismo se adiciona una fracción XII Bis al artículo 35 de la LGMSV, para establecer dentro de los criterios para el diseño de infraestructura vial, el de la electromovilidad, con la finalidad de impulsar la construcción de infraestructura pública, a fin de garantizar la transición energética y el cumplimiento de los acuerdos internacionales firmados por nuestro país en materia ambiental.

Por último, se propone adicionar una fracción IV Bis al artículo 70 de la LGMSV, para que la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano sea la encargada de coordinar los esfuerzos con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la creación del Sistema Nacional de Recarga Eléctrica, a fin de impulsar la electromovilidad en nuestro país.

Con la finalidad, de facilitar e ilustrar de mejor manera los cambios y adiciones propuestos a la LGMSV, se presenta el siguiente cuadro comparativo:

<b>Ley General de Movilidad y Seguridad Vial</b>	
<b>Texto vigente</b>	<b>Texto Iniciativa</b>
<p><b>Artículo 1.</b> La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.</p> <p>La presente Ley tendrá por objetivos:</p> <p>I. a VII. (...)</p> <p>VIII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;</p>	<p><b>Artículo 1.</b> La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.</p> <p>La presente Ley tendrá por objetivos:</p> <p>I. a VII. (...)</p> <p>VIII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, <b>a través de la creación del Sistema Nacional de Recarga Eléctrica, para la transición a la electromovilidad;</b> asimismo la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;</p> <p>IX. y X. (...)</p>

<p>IX. y X. (...)</p> <p><b>Artículo 3. Glosario.</b> Para efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>I. a LV. (...)</p> <p><b>SIN CORRELATIVO.</b></p> <p>LVI. a LXX. (...)</p>	<p><b>Artículo 3. Glosario.</b> Para efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>I. a LV. (...)</p> <p><b>LV Bis. Sistema Nacional de Recarga Eléctrica: Sistema de infraestructura pública y privada para la recarga de baterías de vehículos eléctricos e híbridos conectables, para acelerar la transición a la electromovilidad;</b></p> <p>LVI. a LXX. (...)</p>
<p><b>Artículo 35. Criterios para el diseño de infraestructura vial.</b></p> <p>La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:</p> <p>I. a XII. (...)</p> <p><b>SIN CORRELATIVO.</b></p>	<p><b>Artículo 35. Criterios para el diseño de infraestructura vial.</b></p> <p>La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:</p> <p>I. a XII. (...)</p> <p><b>XII Bis. Electromovilidad. Impulsar la construcción de infraestructura pública, a fin de garantizar la transición energética y</b></p>

<p>XIII. y XIV. (...)</p>	<p><b>el cumplimiento de los acuerdos internacionales firmados por nuestro país en materia ambiental;</b></p> <p>XIII. y XIV. (...)</p>
<p><b>Artículo 70. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.</b></p> <p>Corresponden a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a IV. (...)</p> <p><b>SIN CORRELATIVO.</b></p> <p>V. y XV. (...)</p>	<p><b>Artículo 70. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.</b></p> <p>Corresponden a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a IV. (...)</p> <p><b>IV Bis. Coordinarse con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la creación del Sistema Nacional de Recarga Eléctrica;</b></p> <p>V. y XV. (...)</p>

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

**Decreto por el que se reforma la fracción I del artículo 1 y se adicionan la fracción LV BIS al artículo 3, la fracción XII BIS al artículo 35 y la fracción IV BIS al artículo 70, todos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de Estaciones de Carga para Autos Eléctricos.**

**Único.** Se reforma la fracción I del artículo 1 y se adicionan la fracción LV BIS al artículo 3, la fracción XII BIS al artículo 35 y la fracción IV BIS al artículo 70, todos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

**Artículo 1.** La presente Ley es de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La presente Ley tendrá por objetivos:

I. a VII. (...)

**VIII.** Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, **a través de la creación del Sistema Nacional de Recarga Eléctrica, para la transición a la electromovilidad;** asimismo la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;

**IX. y X. (...)**

**Artículo 3.** Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. a LV. (...)

**LV Bis. Sistema Nacional de Recarga Eléctrica: Sistema de infraestructura pública y privada para la recarga de baterías de vehículos eléctricos e híbridos conectables, para acelerar la transición a la electromovilidad;**

LVI. a LXX. (...)

**Artículo 35.** Criterios para el diseño de infraestructura vial.

La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

I. a XII. (...)

**XII Bis. Electromovilidad. Impulsar la construcción de infraestructura pública, a fin de garantizar la transición energética y el cumplimiento de los acuerdos internacionales firmados por nuestro país en materia ambiental;**

XIII. y XIV. (...)

**Artículo 70.** Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

Corresponden a la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano las siguientes atribuciones:

I. a IV. (...)

**IV Bis. Coordinarse con las entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la creación del Sistema Nacional de Recarga Eléctrica;**

V. y XV. (...)

#### **TRANSITORIO**

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

**Dip. Esther Martínez Romano**



Senado de la República, a 1 de agosto de 2023.

## Referencias

[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/789189/1404308401\\_2ene22\\_SPARTssmh018312022\\_anexo\\_1.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/789189/1404308401_2ene22_SPARTssmh018312022_anexo_1.pdf)

<https://expansion.mx/empresas/2022/09/29/que-hara-mexico-para-la-fabricacion-de-semiconductores>

<https://portalmovilidad.com/como-acortar-brecha-regulatoria-en-electromovilidad-de-mexico-segun-pnuma/>

<https://portalmovilidad.com/diagnostico-de-electromovilidad-como-es-la-situacion-de-mexico-para-enfrentar-compromisos-en-2023/>

[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/649445/PRODESEN\\_CAP\\_TULO\\_1 - 2 - 3.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/649445/PRODESEN_CAP_TULO_1 - 2 - 3.pdf)

[https://www.conuee.gob.mx/transparencia/boletines/transporte/automovilidad/eficiente/otrosdocumentos/Plan\\_estrategico\\_version\\_final\\_comprimido\\_Procobre.pdf](https://www.conuee.gob.mx/transparencia/boletines/transporte/automovilidad/eficiente/otrosdocumentos/Plan_estrategico_version_final_comprimido_Procobre.pdf)

<https://portalmovilidad.com/ranking-de-paises-con-mas-infraestructura-de-carga-de-latinoamerica-solo-figura-brasil/>

<https://portalmovilidad.com/biden-subvenciona-con-usd-2-8-millones-produccion-de-baterias-para-vehiculos-electricos/>