



“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

SENADO DE LA REPÚBLICA  
DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN  
LXVI LEGISLATURA

Del Senador **Gilberto Hernández Villafuerte**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, en la LXVI Legislatura, de conformidad con lo establecido en los artículos 8, numeral 1, fracción I y 164 numerales I y III y 169 del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE TRANSICIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD**, con base en la siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La transición hacia vehículos eléctricos es indispensable para luchar contra la crisis climática, la transición hacia vehículos eléctricos (VEs) es una realidad inminente y una necesidad urgente para mitigar los riesgos asociados al aumento de gases de efecto invernadero (GEI), a los que el sector transporte contribuye significativamente con una cuarta parte de estas emisiones a nivel mundial.

Para alcanzar emisiones netas cero en 2050, es imprescindible que las emisiones del transporte terrestre se reduzcan en un 25% para 2030, lo que equivale a alrededor de 6 Gt (Gigatoneladas), pese al crecimiento previsto en la demanda. El transporte terrestre, responsable del 80% de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector, requiere una rápida electrificación de vehículos, combinada con medidas operativas y técnicas de eficiencia energética. Además, es fundamental impulsar combustibles de bajas emisiones, aplicables tanto al transporte terrestre como a los subsectores marítimo y de aviación. También es necesario fomentar un cambio modal hacia alternativas de movilidad menos intensivas en carbono, como el transporte público eléctrico, las bicicletas y la movilidad peatonal, a través de políticas públicas que prioricen infraestructura y tecnología sostenible. La acción conjunta, tanto a nivel nacional como internacional, será clave para armonizar regulaciones y avanzar hacia un transporte más sostenible.<sup>1</sup>

El dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), uno de los tres principales gases de efecto invernadero, junto con el metano y el óxido nitroso, continúa acumulándose en la atmósfera condenando el

<sup>1</sup> Sostenibilidad Global, La Transición hacia Vehículos Eléctricos y Movilidad Urbana Sostenible en México al 2030, 2024. Disponible en: <https://sostenibilidadglobal.org/wp-content/uploads/2024/03/Transicion-hacia-la-adopcion-de-vehiculos-cero-emisiones-en-Mexico.pdf>





## “2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

planeta a temperaturas más altas, mientras los planes para reducir esas emisiones apenas tendrán efecto en 2030.

Del mismo modo la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, la cual tiene como objetivo la estabilización de gases de efecto invernadero a un nivel que impida una interferencia antropogénica peligrosa con el sistema climático, además de adoptar medidas en cuestiones esenciales para la emergencia climática, tales como la reducción urgente de las emisiones de gases de efecto invernadero, el fortalecimiento de la resiliencia y la adaptación a las consecuencias inevitables del cambio climático y el cumplimiento de los compromisos que los países desarrollados alcanzaron para financiar la acción climática en los países en vías de desarrollo,

México en el pasado cop27 estableció el compromiso de aumentar la ambición de su Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) para pasar del 22% al 30% en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero con recursos propios, además de una meta condicionada fortalecida del 36% al 40%, que en términos reales permitirá en el mediano y largo plazo proteger a la población más vulnerable<sup>2</sup>, este compromiso asumido por México no solo reafirma su liderazgo climático a nivel internacional, sino que también exige acciones concretas en los sectores más críticos para la reducción de emisiones, como el transporte.

Consecuentemente, la electrificación del sector automotriz contribuiría de manera amplia al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) dado que, de acuerdo con estimaciones de la ONU, esto conllevaría a la disminución de CO<sub>2</sub> de manera sustancial, llegando incluso a disminuir 2.4 Giga toneladas de CO<sub>2</sub> generando un ahorro de combustible cercano a los 85 mil millones de dólares norteamericanos en el periodo 2016-2050

En lo que respecta al transporte bajo en carbono, destaca el Pacto de Glasgow por la Electromovilidad, con el que se busca que el 50% de vehículos ligeros nuevos vendidos en el 2030 sean cero emisiones; el trabajo remoto o teletrabajo y el fomento al transporte ferroviario, cuyas acciones en su conjunto suman un estimado de 31.4 MtCO<sub>2</sub> ( toneladas métricas de dióxido de carbono).

De acuerdo con el reporte de Electromovilidad de las Naciones Unidas de 2019, en Latinoamérica, el sector transporte es responsable del 22% de las emisiones contaminantes y del 15% de los gases de efecto invernadero, En 2020, crecieron los esfuerzos nacionales para formular estrategias de movilidad eléctrica. Argentina, Ecuador, El Salvador,

---

<sup>2</sup> Gobierno de México, México anunciará en la COP27 el incremento de sus ambiciones climáticas, Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2022. Disponible en: <https://www.gob.mx/semarnat/prensa/mexico-anunciara-en-la-cop27-el-incremento-de-sus-ambiciones-climaticas#:~:text=M%C3%A9xico%20llega%20a%20la%20COP27,%25%20al%2040%25%2C%20que%20en>







## “2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

Guatemala, Honduras, México, Nicaragua y Paraguay están en proceso de desarrollo de sus planes.<sup>3</sup>

Por lo anterior, es necesario instrumentar una estrategia de electrificación de la flota y movilidad sustentable integral que contemple los distintos medios de transporte y se acompañe de una producción baja en carbono de electricidad e hidrógeno, a nivel mundial, la electromovilidad se ha transformado en uno de los principales mecanismos para hacer frente al problema de la contaminación de aire; y el uso de transporte público eléctrico constituye una política pública transversal que atiende a 8 de los 17 objetivos de la ONU.<sup>4</sup>

La adopción de la electromovilidad no solo representa un avance crucial en la reducción del impacto ambiental, sino que también conlleva beneficios económicos sustanciales, con el desarrollo continuo de la infraestructura de recarga y la progresiva reducción en los costos de producción de vehículos eléctricos, tanto consumidores como empresas pueden aprovechar ahorros significativos en combustible, mantenimiento y operación. Además, la transición hacia esta tecnología fomenta la independencia energética, reduce la volatilidad en los precios de los combustibles fósiles y abre nuevas oportunidades de inversión e innovación en el sector automotriz y energético.

Según un análisis de PwC and Strategy, los vehículos eléctricos de batería (BEV) representaron el 14,3% de las nuevas matriculaciones de automóviles en 14 grandes mercados el año pasado, frente a sólo el 4,1% de 2020 y el 8,2% de 2021.

Mientras que varios mercados europeos, así como China, ampliaron las cuotas de mercado de dos dígitos en 2022, Estados Unidos se quedó atrás con una cuota de vehículos eléctricos puros de sólo el 5,3%. Al igual que en años anteriores, Noruega fue un valor atípico positivo con una cuota de coches puramente eléctricos de casi el 80%, mientras que Suecia, los Países Bajos y Suiza también ocuparon un lugar destacado en la lista. China, que es con diferencia el mayor mercado de automóviles eléctricos en términos de unidades vendidas, aumentó su cuota de mercado del 12,7% en 2021 al 19,9% en 2022.

En España, esta cuota de vehículos eléctricos fue de sólo el 4,4% de las nuevas matriculaciones el año pasado, cuatro veces menor que la alemana.<sup>5</sup> Las cifras más recientes indican que en 2023 se venderán 14 millones de VE en todo el mundo, lo que

<sup>3</sup> UNEP, Movilidad eléctrica avanza en América Latina y el Caribe en el contexto de la pandemia, 2021, ONU Medio Ambiente. Disponible en: <https://www.unep.org/es/noticias-y-reportajes/comunicado-de-prensa/movilidad-electrica-avanza-en-america-latina-y-el-caribe>

<sup>4</sup> IUSA Electromovilidad, La electromovilidad es un tema transversal en la Agenda 2030, IUSA, 2021. Disponible en: [https://iusa-em.com/por\\_que\\_electrico.html](https://iusa-em.com/por_que_electrico.html)

<sup>5</sup> Mena Roa, ¿Cómo avanza la transición hacia la movilidad eléctrica?, Statista, 2023. Disponible en: <https://es.statista.com/grafico/22026/paises-con-mayor-porcentaje-de-vehiculos-electricos-respecto-a-las-ventas-matriculaciones-de-turismos-nuevos-en-2019/>





## “2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

supondrá en torno al 18% de las nuevas ventas. Se prevé que en 2040 habrá unos 240 millones de vehículos eléctricos de pasajeros en circulación.

Del mismo modo para acomodar la adopción de los VE (vehículos eléctricos), las redes de recarga están creciendo rápidamente; sin embargo, la creación de una gran red de recarga en las ciudades plantea retos. A menudo, las administraciones municipales disponen de recursos y capacidad limitados para planificar y gestionar por sí solas la infraestructura de recarga.

La electromovilidad se ha convertido en una tendencia global imparable. En China, uno de los países más afectados por la contaminación ambiental, el gobierno está implementando las estrategias necesarias para acelerar la transición energética. El objetivo es reemplazar, a mediano plazo, el uso de la gasolina y el carbón como principales fuentes de energía.

A demás de ello, el crecimiento en las ventas globales de autos eléctricos ha sido impresionante pasando de 130,000 unidades en 2012 a más de 10 millones en 2022 aunque todavía representan menos del 15 por ciento de las ventas anuales de automóviles han aumentado más de tres veces respecto a 2020 y cada año superan las proyecciones anteriores

Se estima que para 2030 los vehículos eléctricos representarán el 35 por ciento del total global lo que indica que la transición tecnológica es difícil de detener.

En América Latina la adopción de la electromovilidad sigue en una etapa inicial, aunque las ventas han crecido exponencialmente su participación en el mercado mundial sigue siendo marginal con apenas un 0.27 por ciento del total, en la cual Brasil y México lideran el mercado regional de unidades vendidas en 2022.<sup>6</sup>

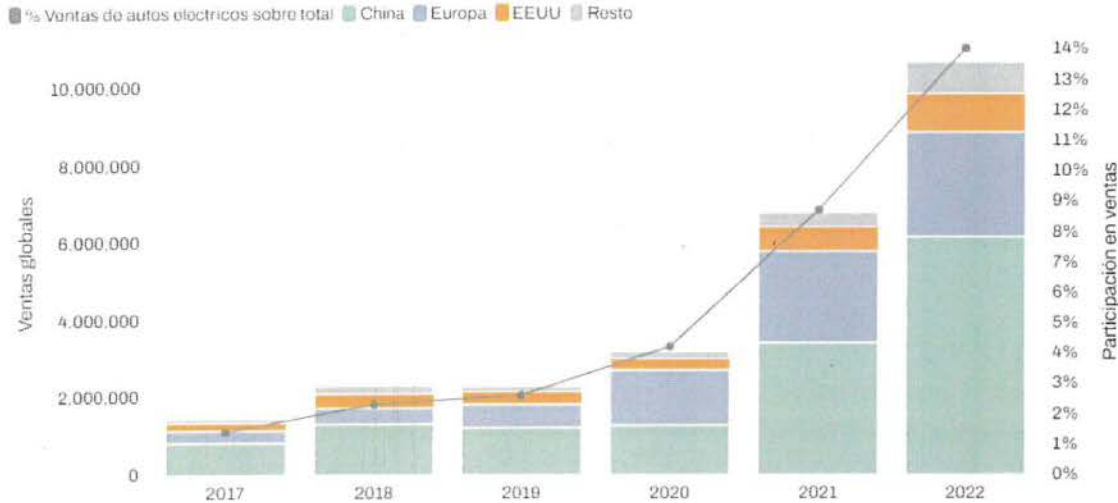
---

<sup>6</sup> EnerNews, Electromovilidad y políticas de transición, EnerNews, 2024. Disponible en: <https://enernews.com/361683/electromovilidad-y-politicas-de-transicion-en-paises-de-ingresos-medios>





**Grafica 1 Ventas globales de automóviles eléctricos**



Fuente: Agencia internacional de energía (IEA) 2023.

La contaminación del aire en las grandes ciudades es un problema grave que afecta tanto la salud de la población como el medio ambiente los principales contaminantes como el ozono sus precursores óxidos de nitrógeno compuestos orgánicos volátiles y las partículas finas PM2.5 y PM10 provienen en gran medida de los vehículos de combustión interna

En la Megalópolis se han implementado programas para fomentar el uso del transporte público eléctrico en sus diversas modalidades incluyendo taxis bicitaxis bicicletas de carga asistidas y autobuses eléctricos

El uso de estos medios de transporte ofrece beneficios ambientales y de salud pública como la eliminación total de emisiones contaminantes mejora de la calidad del aire reducción de la contaminación auditiva y una menor exposición de la población a los efectos dañinos de la contaminación del aire

Para fortalecer la movilidad eléctrica en las ciudades se propone abastecer los vehículos con energía renovable para reducir los gases de efecto invernadero desarrollar estrategias para disminuir la demanda de transporte y fortalecer la infraestructura peatonal y ciclista mejorar y expandir el transporte público para hacerlo más accesible y equitativo e incrementar la cantidad de estaciones de recarga para vehículos eléctricos<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Gobierno de México, Beneficios ambientales de la movilidad eléctrica en las grandes ciudades, Comisión Ambiental de la Megalópolis, 2021. Disponible en: <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/beneficios-de-la-movilidad-electrica-por-el-derecho-a-un-medio-ambiente-sano>



## “2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

Ahora bien, la transición hacia la producción de vehículos eléctricos representa un desafío significativo para la industria automotriz tradicional debido a los altos costos y riesgos asociados con la adopción de nuevas tecnologías

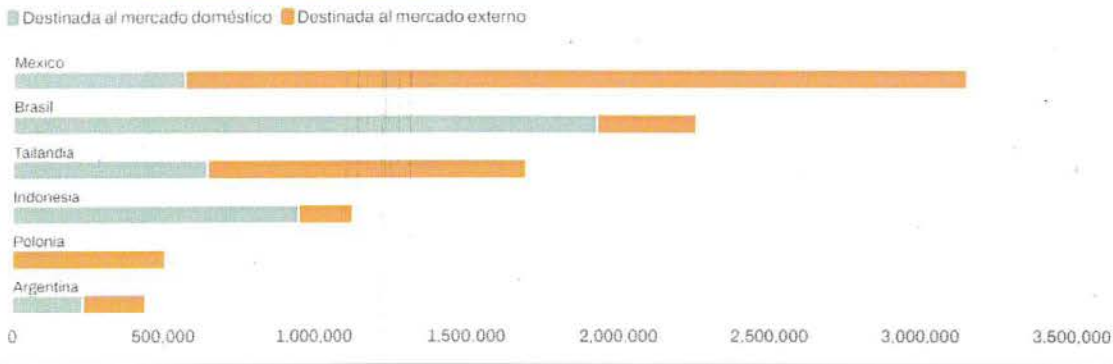
Este proceso implica un cambio radical en la producción lo que modifica la posición de empresas y países en el mercado permitiendo la aparición de nuevos competidores y generando amenazas de desplazamiento para los actores establecidos

La velocidad con la que cada país adopta esta transformación depende de varios factores como la especialización de su industria automotriz su inserción en las cadenas globales de valor y sus capacidades para implementar políticas productivas que impulsen la transición

Tal es el caso de México, en donde la transición hacia la fabricación de vehículos eléctricos está determinada, en primer lugar, por una fuerte dependencia de las estrategias de las empresas multinacionales, que controlan la distribución de su producción y las decisiones de inversión. Por otro lado, los Estados tienen un papel limitado para influir en estas decisiones corporativas, incluso a través de incentivos destinados a atraer inversión extranjera directa.

### Grafica 2 Producción de vehículos

Comparación de la producción automotriz\* anual (unidades de vehículos) **destinada al mercado doméstico** y **destinada al mercado externo** (2021)



Fuente: Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA). 2021

La gráfica muestra la comparación de la producción automotriz anual en 2021 en seis países (México, Brasil, Tailandia, Indonesia, Polonia y Argentina), diferenciando la producción destinada al mercado doméstico y la destinada al mercado externo.

México es el país con mayor producción de automóviles y la mayor proporción destinada a la exportación, seguido por Brasil y Tailandia. En contraste, países como Indonesia y Brasil destinan una mayor parte de su producción al mercado interno, lo que significa que la







## “2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

estrategia de su industria automotriz dependerá más de su demanda local que de factores externos.

Los países con mayor orientación exportadora, como Polonia, México y Tailandia, están más influenciados por las tendencias tecnológicas de los mercados de destino (Europa, Norteamérica y el sudeste asiático, respectivamente). Esto implica que la transición a nuevas tecnologías, como la electromovilidad, podría depender en gran medida de las regulaciones y preferencias de los mercados externos a los que exportan.

Por ejemplo, México exporta una gran cantidad de vehículos a Estados Unidos y Canadá, donde las regulaciones ambientales están impulsando cada vez más la transición a los autos eléctricos. Si estos países establecen normativas más estrictas sobre emisiones o incentivos para la compra de vehículos eléctricos, los fabricantes en México deberán adaptarse para seguir siendo competitivos en esos mercados.

Sin embargo, las políticas del sector en la materia aún están rezagadas, México recibe crecientes inversiones extranjeras para producir VE. Sin embargo, hasta el momento, sus Estados tuvieron un rol limitado en promover las capacidades locales de producción. Esta dificultad para avanzar pone en evidencia la tensión entre acelerar la transición y los riesgos que esta genera para los actores vinculados a la industria automotriz tradicional.

A nivel internacional, existen diversas acciones que son recomendadas para el fomento de la electromovilidad, por ejemplo, la fijación de estándares de eficiencia energética al parque vehicular, subsidios para la compra de automóviles eléctricos, especialmente en el transporte público, o mediante el fomento de la infraestructura de recarga para estos vehículos. Otra alternativa ha sido la prohibición gradual, o una fecha en específico, de la venta de vehículos con combustión interna.

En términos de infraestructura de cargadores, las políticas apoyan el desarrollo y acceso a cargadores privados y públicos. La IEA (Agencia Internacional de Energía) destaca que, pese a que la mayor ocupación de cargadores de acceso público es crucial para permitir la transición, en la medida de que más empresas de energía y fabricantes de automóviles formen alianzas para desarrollar infraestructura de soporte, la financiación pública podría retirarse gradualmente del despliegue de la carga pública.

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.

A continuación, se presentan brevemente algunos ejemplos de cómo algunos países destacados han abordado el fomento de la electromovilidad.







## “2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

- Canadá desarrolló una Estrategia de vehículos cero emisiones para incrementar su adopción. Además, ha impulsado la inversión en infraestructura de recarga eléctrica y de hidrógeno; desarrollo de códigos y normas de habilitación; facilitación de información y herramientas para decisiones de compra de consumidores; inversión en investigación, desarrollo y demostración de tecnologías innovadoras, entre otras.
- Francia se ha propuesto la meta de alcanzar 7 millones de puntos de cargas para vehículos híbridos y eléctricos enchufables para el año 2030, y terminar con la venta de autos que emitan GIE para el 2040. Para aquello ha diseñado incentivos para que la cantidad de vehículos eléctricos nuevos vendidos en 2022 sean 5 veces mayor que en 2017, por ejemplo, el plan “bonus-malus” que recompensa o penaliza la compra de automóviles en función de su nivel de emisiones de CO<sub>2</sub>, el bono es especialmente para vehículos eléctricos.
- En Finlandia se propone reducir en un 50% las emisiones de GEI en transporte para el año 2030 (considerando como referencia el 2005). Para lograr la meta propone alcanzar 250.000 vehículos eléctricos; 30% de biocombustibles y 50.000 vehículos a gas. Igualmente, se apoya la infraestructura de carga pública y privada.<sup>8</sup>

Es por ello por lo que, México debe aprovechar la oportunidad que brinda el contexto global para fortalecer la integración de su industria automotriz con la de Norteamérica. El gobierno de esta región busca consolidar un clúster que garantice el suministro local de autopartes, semiconductores y baterías, lo que representa una ventaja estratégica para el país.

El marco jurídico que sustenta la transición hacia la electromovilidad en México se fundamenta en el Artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual reconoce el derecho de toda persona a la protección de la salud y a disfrutar de un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar.

En este contexto, la movilidad eléctrica se posiciona como un elemento clave para mejorar la calidad de vida de las y los mexicanos, al reducir la contaminación del aire y minimizar los impactos negativos del transporte en la salud pública. Asimismo, contribuye a la mitigación del cambio climático y al mejoramiento de las condiciones ambientales en las ciudades del país, alineándose con los compromisos nacionales e internacionales en materia de sostenibilidad y reducción de emisiones.

La transición hacia la electromovilidad en nuestro país requiere el diseño e implementación de una política pública integral que abarque diversos ejes estratégicos, incluyendo:

---

<sup>8</sup> García Bernal, Electromovilidad, tendencias y experiencias, Biblioteca del Congreso Nacional, 2019. Disponible en: [https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/27343/1/BCN\\_Electromovilidad\\_Experiencias\\_comparadas\\_.pdf](https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/27343/1/BCN_Electromovilidad_Experiencias_comparadas_.pdf)







## “2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

- Un marco jurídico sólido y adecuado, que impulse y regule el uso de nuevas tecnologías en el sector transporte, garantizando su implementación eficiente y sostenible.
- Incentivos fiscales y no fiscales dirigidos a potenciales consumidores de vehículos híbridos y eléctricos, con el fin de fomentar su adquisición y acelerar la renovación del parque vehicular.
- La expansión de la red de estaciones de recarga, asegurando una infraestructura accesible y eficiente que permita la adopción masiva de la movilidad eléctrica en todo el país.
- El impulso a la generación y oferta de energías limpias a precios competitivos, con el objetivo de garantizar un suministro sostenible y confiable, atrayendo nuevas inversiones en electromovilidad y fortaleciendo la transición hacia un modelo de transporte sustentable.

Una estrategia integral en esta materia permitirá consolidar un sistema de movilidad eficiente, accesible y ambientalmente responsable, alineado con los compromisos nacionales e internacionales de reducción de emisiones y desarrollo sostenible.

Así también, cabe resaltar que el proyecto de modificación a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial, se alinea con diversos ODS, como lo son: 3 Salud y Bienestar, con esta proyecto legislativo se buscaría disminuir las emisiones de gases contaminantes que afectan la salud directa de la población, 4 Educación de Calidad, el cual se vincula en la promoción de nuevos modelos de transporte que son amigables para el medio ambiente, 7 Energía Asequible y No Contaminante, cuya relación se basa en la promoción y fomento de energías limpias y cero contaminantes en el transporte, 9 Industria, Innovación e Infraestructura, con el que se avanza hacia una nueva era de la movilidad aprovechando los recursos de la ciencia y la tecnología para transitar a modelos de transporte sostenibles y 13 Acción por el Clima y 15 Vida de Ecosistemas Terrestres, debido al impacto medio ambiental que se busca impulsar mediante el uso de transporte a base de energía eléctrica que sin lugar a duda es más amigable con el entorno social y medio ambiental, pero además, se fomenta el uso de vehículos no motorizados.

Es por ello que la iniciativa en comento, es un esfuerzo que debe realizarse para mejorar la calidad de vida no solo de los seres humanos, sino de todos sus habitantes que a causa de la huella de carbono, se han presentado fenómenos naturales y sociales causados por el ser humano que han afectado el desarrollo de la vida, además de ser una acción que se vincula con el cuidado y protección de la vida, toda vez que la movilidad es un derecho humano que se vincula con otros derechos como el derecho al medio ambiente sano, el





## “2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

derecho a la salud y el derecho a la educación, por mencionar algunos, siendo una acción que debe aplicarse de forma inmediata para contribuir al retroceso del cambio climático.

Aunado al fortalecimiento de la política de movilidad e innovación de la Presidenta Claudia Sheinbaum Pardo en lo referente a la armadora mexicana de mini vehículos eléctricos desarrollados en México<sup>9</sup>, acción inmediata que será un impulso para el trabajo, pero también para el desarrollo de una nueva movilidad a base de energías limpias satisfaciendo necesidades y demandas de la población en cuanto a movilidad y medio ambiente.

Por lo anterior expuesto, la presente iniciativa tiene como finalidad establecer un marco normativo que impulse y regule la transición hacia la electromovilidad en México, garantizando su implementación efectiva a través de medidas que fomenten el uso de tecnologías limpias en el transporte público y privado, por lo cual se propone modificar diversos artículos de la LGMSV, en la cual se ilustra de mejor manera los cambios y adiciones propuestas en el siguiente cuadro comparativo:

---

<sup>9</sup> Presidencia de la República, Presidenta Claudia Sheinbaum presenta Olinia, primera armadora mexicana de mini vehículos eléctricos desarrollados en México. 2025. Disponible en: <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/presidenta-claudia-sheinbaum-presenta-olinia-primera-armadora-mexicana-de-mini-vehiculos-electricos-desarrollados-en-mexico>







“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

<b>LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL</b>	
<b>LEY VIGENTE</b>	<b>TEXTO PROPUESTO</b>
<p><b>Artículo 3.-</b> Glosario. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p><b>I. a XXXI.</b></p> <p><b>XXXII. Movilidad:</b> El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;</p> <p><b>Sin Correlativo.</b></p> <p><b>XXXIII a LXX.</b></p>	<p><b>Artículo 3.-</b> Glosario. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p><b>I. a XXXI.</b></p> <p><b>XXXII. Movilidad:</b> El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;</p> <p><b>XXXII. Bis. Electromovilidad:</b> Sistema de movilidad que hace referencia al uso de vehículos eléctricos, siendo entendido como aquellos impulsados por uno o más motores eléctricos.</p> <p><b>XXXIII a LXX.</b></p>
<p><b>Artículo 4.</b> Principios de movilidad y seguridad vial. La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:</p> <p><b>I a XVI.</b></p> <p><b>XVII. Sostenibilidad.</b> Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;</p>	<p><b>Artículo 4.</b> Principios de movilidad y seguridad vial. La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:</p> <p><b>I a XVI.</b></p> <p><b>XVII. Sostenibilidad.</b> Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras, <b>mediante la promoción de tecnologías limpias, vehículos eléctricos y sistemas de transporte</b></p>





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

<p>XVIII a XX.</p> <p>Sin correlativo.</p>	<p>basados en energías renovables.</p> <p>XVIII a XX.</p> <p>XXI. Electromovilidad. Promover el uso de vehículos eléctricos y tecnologías de cero emisiones como parte integral de los sistemas de movilidad. Este principio incluirá la instalación de infraestructura de carga, incentivos fiscales y económicos, y la modernización del transporte público con unidades eléctricas.</p>
<p><b>Artículo 25.</b> Formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Para la formulación de la Estrategia Nacional se deberá observar, al menos, lo siguiente:</p> <p><b>I a II.</b></p> <p><b>III.</b> Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;</p> <p><b>IV. a V. ...</b></p> <p><b>VI.</b> Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;</p>	<p><b>Artículo 25.</b> Formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Para la formulación de la Estrategia Nacional se deberá observar, al menos, lo siguiente:</p> <p><b>I a II.</b></p> <p><b>III.</b> Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, <b>así como con las políticas de transición energética y reducción de emisiones en el transporte público</b>, y demás políticas sectoriales aplicables <b>y otras que se requieran</b>;</p> <p><b>IV. a V. ...</b></p> <p><b>VI.</b> Conformación de las estrategias que promuevan <b>la electrificación progresiva</b> del transporte público, el uso de vehículos no motorizados, vehículos <b>eléctricos y de cero emisiones</b>, y otros modos de alta eficiencia energética, <b>con especial atención a la instalación de infraestructura de carga y la modernización tecnológica de las</b></p>







<b>VII a VIII. ...</b>	<b>flotas de transporte público.</b> <b>VII a VIII. ...</b>
<b>Artículo 67.</b> De las Entidades Federativas. Corresponde a las entidades federativas:  <b>I a VI.</b>  <b>VII.</b> Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;  <b>VIII.</b> Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;  <b>Sin correlativo.</b>	<b>Artículo 67.</b> De las Entidades Federativas. Corresponde a las entidades federativas:  <b>I a VI.</b>  <b>VII.</b> Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público <b>eléctrico y de cero emisiones</b> , los modos no motorizados <b>y la promoción de vehículos eficientes ambientalmente.</b>  <b>VIII.</b> Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, <b>electromovilidad</b> , servicios auxiliares y transporte.  <b>VIII Bis. Promover la electrificación progresiva del transporte público en su territorio, mediante:</b> a) La sustitución de unidades de transporte público de combustión interna por vehículos eléctricos o de cero emisiones. b) La creación de corredores de transporte público eléctrico en zonas urbanas y metropolitanas. c) La instalación de infraestructura de carga





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

<p>IX. a XIII.</p> <p><b>XIV.</b> Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;</p> <p>Sin correlativo.</p> <p>XV a XXIII. ...</p>	<p>rápida en terminales, estaciones y vías primarias y carreteras.</p> <p>d) La promoción de esquemas de financiamiento y subsidios para la adquisición de unidades eléctricas por parte de operadores públicos y privados.</p> <p>e) La capacitación de personal técnico y operativo para el mantenimiento y operación de vehículos eléctricos.</p> <p>IX. a XIII.</p> <p><b>XIV.</b> Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, <b>especialmente vehículos eléctricos y de cero emisiones</b>, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, <b>incluyendo la instalación de estaciones de carga eléctrica tanto en zonas urbanas, como rurales e insulares</b>, en coordinación con las autoridades competentes.</p> <p><b>XIV Bis.</b> Establecer incentivos fiscales, económicos y de otro tipo para promover la adquisición y uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, así como la instalación de infraestructura de carga eléctrica en su territorio.</p> <p>XV. a XXIII. ...</p>
--	--







“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

<p><b>Artículo 71.</b> Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Corresponden a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, las siguientes atribuciones:</p> <p><b>I. ...</b></p> <p><b>II.</b> Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, en la realización, manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, así como otros en materia de movilidad y seguridad, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel nacional;</p> <p><b>III. ...</b></p> <p><b>IV.</b> Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte federal;</p> <p><b>V.</b> Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, educación vial, y en especial, aquellas relacionadas con la regulación del autotransporte federal;</p> <p><b>VI a XIV. ...</b></p> <p><b>XV.</b> Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.</p>	<p><b>Artículo 71.</b> Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Corresponden a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, las siguientes atribuciones:</p> <p><b>I. ...</b></p> <p><b>II.</b> Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, en la realización <b>de</b> manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, <b>especialmente aquellos relacionados con la electromovilidad, la instalación de estaciones de carga eléctrica y la integración de vehículos eléctricos en las vías públicas,</b> así como otros en materia de movilidad y seguridad, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel nacional;</p> <p><b>III. ...</b></p> <p><b>IV.</b> Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte federal, <b>fomentando la adopción de vehículos eléctricos y de cero emisiones, así como la instalación de infraestructura de carga en vías primarias y carreteras;</b></p> <p><b>V.</b> Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, educación vial, <b>electromovilidad,</b> y en especial, aquellas relacionadas con la regulación del autotransporte federal;</p> <p><b>VI a XIV. ...</b></p> <p><b>XV. Promover y coordinar la electrificación del transporte público federal, mediante:</b></p>
--	---





<p>Sin correlativo.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>a) La sustitución progresiva de unidades de transporte público de combustión interna por vehículos eléctricos o de cero emisiones.</li><li>b) La instalación de infraestructura de carga rápida en terminales, estaciones y vías primarias y carreteras.</li><li>c) La promoción de esquemas de financiamiento y subsidios para la adquisición de unidades eléctricas por parte de operadores públicos y privados.</li><li>d) La capacitación de personal técnico y operativo para el mantenimiento y operación de vehículos eléctricos.</li></ul> <p>XVI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley</p>
-------------------------	--

Por lo anteriormente expuesto se somete a la consideración de esta soberanía el presente:

**UNICO.** - Se adiciona la **fracción XXXII Bis al artículo 3**, se reforma la **fracción XVII** y se **adiciona la fracción XXI al artículo 4**, se reforman las **fracciones III y VI del artículo 25**, se reforman las **fracciones VII, VIII, y XIV**, y se adiciona la **fracción VIII Bis y XIV Bis al artículo 67**, y; se reforman las **fracciones II, IV, y V**, y se adiciona la **fracción XV**, recorriendo la subsecuente en su orden, al **artículo 71** de la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**.

**Artículo 3.-** Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. a XXXII. ...

**XXXII. Bis. Electromovilidad:** Sistema de movilidad que hace referencia al uso de vehículos eléctricos, siendo entendido como aquellos impulsados por uno o más







motores eléctricos.

XXXIII a LXX. ...

**Artículo 4.** Principios de movilidad y seguridad vial.

La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I a XVI. ...

**XVII. Sostenibilidad.** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras, **mediante la promoción de tecnologías limpias, vehículos eléctricos y sistemas de transporte basados en energías renovables.**

XVIII a XX. ...

**XXI. Electromovilidad.** Promover el uso de vehículos eléctricos y tecnologías de cero emisiones como parte integral de los sistemas de movilidad. Este principio incluirá la instalación de infraestructura de carga, incentivos fiscales y económicos, y la modernización del transporte público con unidades eléctricas.

**Artículo 25.** Formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Para la formulación de la Estrategia Nacional se deberá observar, al menos, lo siguiente:

I a II. ...

**III.** Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, **así como con las políticas de transición energética y reducción de emisiones en el transporte público**, y demás políticas sectoriales aplicables y **otras que se requieran;**

IV. a V. ...

**VI.** Conformación de las estrategias que promuevan **la electrificación progresiva** del transporte público, el uso de vehículos no motorizados, vehículos eléctricos y de cero emisiones, y otros modos de alta eficiencia energética, **con especial atención a la instalación de infraestructura de carga y la modernización tecnológica de las flotas de transporte público.**





VII a VIII. ...

**Artículo 67.** De las Entidades Federativas. Corresponde a las entidades federativas:

I a VI. ...

**VII.** Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público **eléctrico y de cero emisiones**, los modos no motorizados y **la promoción de vehículos eficientes ambientalmente**.

**VIII.** Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, **electromovilidad**, servicios auxiliares y transporte.

**VIII Bis.** Promover la electrificación progresiva del transporte público en su territorio, mediante:

- a) La sustitución de unidades de transporte público de combustión interna por vehículos eléctricos o de cero emisiones.
- b) La creación de corredores de transporte público eléctrico en zonas urbanas y metropolitanas.
- c) La instalación de infraestructura de carga rápida en terminales, estaciones y vías primarias y carreteras.
- d) La promoción de esquemas de financiamiento y subsidios para la adquisición de unidades eléctricas por parte de operadores públicos y privados.
- e) La capacitación de personal técnico y operativo para el mantenimiento y operación de vehículos eléctricos.

IX a XIII. ...

**XIV.** Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, **especialmente vehículos eléctricos y de cero emisiones**, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, **incluyendo la instalación de estaciones de carga eléctrica tanto en zonas urbanas, como rurales e insulares**, en coordinación con las autoridades competentes;

**XIV Bis.** Establecer incentivos fiscales, económicos y de otro tipo para promover la adquisición y uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, así como la instalación de infraestructura de carga eléctrica en su territorio.







“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

XV a XXIII. ...

**Artículo 71.** Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. Corresponden a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, las siguientes atribuciones:

I. ...

II. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Nacional, en la realización de manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, **especialmente aquellos relacionados con la electromovilidad, la instalación de estaciones de carga eléctrica y la integración de vehículos eléctricos en las vías públicas**, así como otros en materia de movilidad y seguridad, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel nacional;

III. ...

IV. Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte federal, **fomentando la adopción de vehículos eléctricos y de cero emisiones, así como la instalación de infraestructura de carga en vías primarias y carreteras**;

V. Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, educación vial, **electromovilidad**, y en especial, aquellas relacionadas con la regulación del autotransporte federal;

VI a XIV. ...

**XV. Promover y coordinar la electrificación del transporte público federal, mediante:**

- a) **La sustitución progresiva de unidades de transporte público de combustión interna por vehículos eléctricos o de cero emisiones.**
- b) **La instalación de infraestructura de carga rápida en terminales, estaciones y vías primarias y carreteras.**
- c) **La promoción de esquemas de financiamiento y subsidios para la adquisición de unidades eléctricas por parte de operadores públicos y privados.**
- d) **La capacitación de personal técnico y operativo para el mantenimiento y operación de vehículos eléctricos.**

**XVI.** Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.





“2025, AÑO DE LA MUJER INDÍGENA”

### ARTÍCULOS TRANSITORIOS.

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

**SEGUNDO.** - En un plazo máximo de 180 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, los Congresos de las Entidades Federativas armonizarán las legislaciones de su competencia en materia de transición de la electromovilidad.

**TERCERO.** - En un plazo máximo de 90 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes deberá realizar las acciones necesarias para cumplir con la presente Ley.

SUSCRIBE

**SENADOR GILBERTO HERNÁNDEZ VILLAFUERTE  
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL  
PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO**

Salón de Sesiones de la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, 19 de marzo de 2025.

