



## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

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

De la senadora **Maki Esther Ortiz Domínguez**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México, en la LXVI Legislatura al H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 71, fracción II y 72 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como por los artículos 8, párrafo 1, fracción I, 164, 169, 172 y demás relativos y aplicables del Reglamento del Senado de la República, someto a la consideración de esta Soberanía la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY PARA IMPULSAR EL INCREMENTO SOSTENIDO DE LA PRODUCTIVIDAD Y LA COMPETITIVIDAD DE LA ECONOMÍA NACIONAL, EN MATERIA DE ELECTROMOVILIDAD**, con base en la siguiente:

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La transformación tecnológica del transporte no es una discusión futurista ni un experimento aislado, sino una de las mutaciones industriales más profundas de nuestro tiempo. La historia de la electromovilidad demuestra que el vehículo eléctrico no nació en el siglo XXI, sus primeras expresiones funcionales aparecieron desde finales del siglo XIX, y hacia 1890 ya existían prototipos operativos que despertaban interés comercial<sup>1</sup>.

El contexto climático y económico explica el nuevo impulso de la movilidad eléctrica. El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente ha advertido que el transporte es uno de los sectores de emisiones que más rápidamente crece, y que, de no modificarse su trayectoria, puede representar más de 30% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero en el futuro<sup>2</sup>. Además, el PNUMA subraya que la flota vehicular mundial se duplicará hacia 2050 y que más de 90% de ese crecimiento ocurrirá en países de ingreso medio y bajo. Esa realidad obliga a que la electrificación del transporte no sea un privilegio de economías avanzadas, sino una

<sup>1</sup> Disponible en: <https://www.energy.gov/articles/history-electric-car>

<sup>2</sup> Disponible en: <https://www.unep.org/topics/transport/electric-mobility/supporting-global-shift-electric-mobility>





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

prioridad de política pública para el Sur Global. En consecuencia, cualquier país que aspire a competir en la nueva economía debe prepararse simultáneamente para reducir emisiones, mejorar la calidad del aire, fortalecer su base industrial y asegurar que el cambio tecnológico no lo relegue a ser únicamente mercado de consumo de bienes importados.

La evidencia internacional muestra con claridad que la electromovilidad ya dejó de ser marginal. De acuerdo con la Agencia Internacional de Energía (AIE), en 2024<sup>3</sup> se vendieron más de 17 millones de automóviles eléctricos en el mundo, lo que representó una participación superior a 20% de las ventas globales de autos nuevos. Tan sólo el incremento anual de 2024, 3.5 millones de unidades adicionales respecto del año previo, fue mayor que todo el mercado mundial de vehículos eléctricos de 2020. Más aún, la propia AIE proyectó que en 2025 las ventas globales superarían 20 millones de unidades y rebasarían una cuarta parte del mercado mundial. Estas cifras revelan que la electrificación ya no depende de señales débiles, sino de una tendencia estructural respaldada por demanda, inversión, innovación, política pública y economías de escala. La consecuencia jurídica de ese dato es evidente, la legislación económica nacional no puede seguir tratando a la electromovilidad como un asunto accesorio o periférico.

China se ha convertido en el principal laboratorio industrial de esta transformación y su experiencia debe estudiarse con seriedad. En 2025, la producción y ventas de vehículos en China superaron los 34 millones de unidades<sup>4</sup> y de acuerdo con la AIE en 2024 se vendieron en ese país más de 11 millones de autos eléctricos, equivalentes a casi la mitad de todas las ventas de automóviles nuevos en su mercado, y que uno de cada diez autos en circulación en territorio chino ya es eléctrico. También documenta que China fue responsable de más de 70% de la producción mundial de autos eléctricos en 2024, con 12.4 millones de unidades fabricadas, y de 40% de las exportaciones globales, equivalentes a cerca de 1.25 millones de vehículos. Este dominio no surgió espontáneamente, fue resultado de una combinación prolongada de subsidios, compras públicas, planeación industrial, desarrollo de proveedores, apoyo a baterías, inversión en infraestructura y mercado interno de gran escala. La principal lección para México es que la electromovilidad

<sup>3</sup> Disponible en: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/executive-summary>

<sup>4</sup> Disponible en: <https://www.reforma.com/supera-los-34-millones-de-automoviles-producidos-en-china/ar3159024>

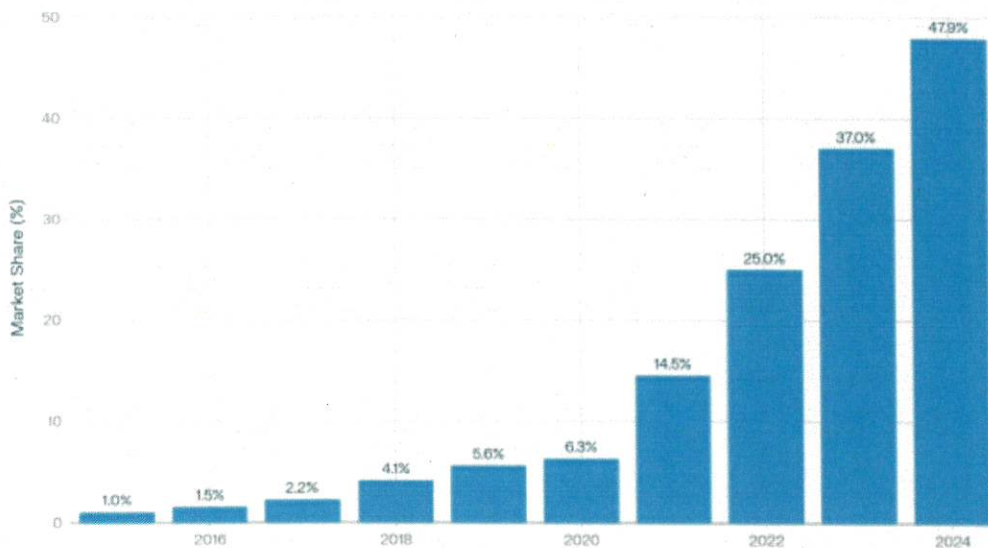




## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

exitosa no se improvisa; se construye con política industrial deliberada y persistente<sup>5</sup>.

China EV Market Share (2015-2024)



La experiencia de Estados Unidos en electromovilidad confirma que la transición puede adquirir escala cuando se combinan mercado, incentivos fiscales, manufactura y despliegue de infraestructura. La Agencia Internacional de Energía reportó que en 2024 ese país vendió 1.6 millones de automóviles eléctricos<sup>6</sup>, con una participación de mercado de más de 10% en las ventas de vehículos nuevos<sup>7</sup>; además, en el primer trimestre de 2025 se comercializaron más de 360 mil unidades adicionales, manteniéndose una cuota cercana a ese mismo nivel. A ello se sumó una expansión notable de la oferta, la IEA señala que en 2024 se lanzaron 24 nuevos modelos eléctricos, elevando la disponibilidad total y reduciendo la concentración de mercado de Tesla, cuya participación pasó de 60% en 2020 a 38%

<sup>5</sup> Disponible en: [https://www.hibridosyelectricos.com/coches/198000000-tienen-culpa-china-domine-hoy-mercado-coches-electricos-escala-mundial\\_82768\\_102.html](https://www.hibridosyelectricos.com/coches/198000000-tienen-culpa-china-domine-hoy-mercado-coches-electricos-escala-mundial_82768_102.html)

<sup>6</sup> Disponible en: [https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/trends-in-electric-car-markets-2?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/trends-in-electric-car-markets-2?utm_source=chatgpt.com)

<sup>7</sup> Disponible en: <https://iea.blob.core.windows.net/assets/7ea38b60-3033-42a6-9589-71134f4229f4/GlobalEVO Outlook2025.pdf>





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

en 2024. La política pública ha sido determinante, desde el 1 de enero de 2024 el crédito fiscal federal para vehículos limpios pudo aplicarse directamente en el punto de venta, con apoyos de hasta 7,500 dólares para vehículos nuevos y 4,000 dólares para usados elegibles<sup>8</sup>. En infraestructura, el Departamento de Transporte de Estados Unidos ha destacado que la Ley Bipartidista de Infraestructura asignó 5 mil millones de dólares al programa NEVI<sup>9</sup> y 2.5 mil millones adicionales al programa de subvenciones para carga y abastecimiento, mientras que en enero de 2025 el gobierno federal informó que el país ya contaba con más de 200 mil cargadores públicos<sup>10</sup> y cientos de nuevas instalaciones manufactureras en 40 estados<sup>11</sup>. A su vez, la IEA subraya que la capacidad de manufactura de baterías en Estados Unidos se duplicó desde 2022 y rebasó 200 GWh en 2024, con cerca de 700 GWh adicionales en construcción, lo que revela que su estrategia no sólo busca vender autos eléctricos, sino construir una cadena industrial completa<sup>12</sup>.

Canadá ha seguido una ruta de electromovilidad basada en metas legales claras de mercado, incentivos al consumidor y expansión gradual de infraestructura, con resultados ya visibles en las ventas. Statistics Canada informó que en 2024 se vendieron en el país más de 264 mil vehículos de cero emisiones<sup>13</sup>, con un valor agregado de 17.3 mil millones de dólares canadienses, y que el mercado alcanzó en términos agregados una penetración de uno de cada siete vehículos nuevos, es decir, alrededor de 14% del total<sup>14</sup>. El propio gobierno canadiense ha definido una hoja de ruta normativa más ambiciosa: el estándar federal de disponibilidad de vehículos de cero emisiones fija la meta de que 100% de las ventas nuevas ligeras sean de cero emisiones en 2035, con objetivos intermedios de al menos 20% en 2026 y 60% en 2030<sup>15</sup>. En paralelo, Transport Canada mantuvo programas de incentivo a la compra con apoyos de hasta 5 mil dólares canadienses para determinados vehículos ligeros, al tiempo que el país fortaleció su marco regulatorio

<sup>8</sup> Disponible en: <https://www.irs.gov/credits-deductions/credits-for-new-clean-vehicles-purchased-in-2023-or-after>

<sup>9</sup> Disponible en: <https://www.energy.gov/sites/default/files/2024-05/4.25%20EECBG%20Program%20Blueprint%20Cohorts%20%237%20Webinar%20Slides.pdf>

<sup>10</sup> Disponible en: <https://www.energy.gov/policy/articles/department-energy-office-policys-2023-year-end-review-clean-energy-jobs-jump-tax>

<sup>11</sup> Disponible en: [https://afdc.energy.gov/files/u/publication/electric\\_vehicle\\_charging\\_infrastructure\\_trends\\_first\\_quarter\\_2024.pdf](https://afdc.energy.gov/files/u/publication/electric_vehicle_charging_infrastructure_trends_first_quarter_2024.pdf)

<sup>12</sup> Disponible en: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/electric-vehicle-batteries>

<sup>13</sup> Disponible en: <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/16-253-x/16-253-x2007000-eng.pdf>

<sup>14</sup> Disponible en: <https://www.statcan.gc.ca/o1/en/plus/7915-2024-one-seven-new-vehicles-sold-canada-were-zero-emission>

<sup>15</sup> Disponible en: <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/news/2023/12/canadas-electric-vehicle-availability-standard-regulated-targets-for-zero-emission-vehicles.html>



## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

para acelerar el acceso del consumidor a la oferta disponible<sup>16</sup>. En materia de infraestructura, la IEA señaló que Canadá se encontraba en trayectoria para alcanzar 33,500 puertos de carga para 2026<sup>17</sup>, mientras que el tablero oficial del gobierno federal incorporó seguimiento a ventas de vehículos ligeros, medianos y pesados, así como a la red de cargadores. La experiencia canadiense es relevante porque muestra un modelo de transición ordenada y regulada, donde el Estado utiliza metas obligatorias, señales de mercado e incentivos al consumidor para sostener la adopción, pero al mismo tiempo reconoce la necesidad de robustecer el soporte físico y comercial del ecosistema eléctrico vehicular<sup>18</sup>.

Europa ha seguido una ruta distinta, pero igualmente instructiva. En la Unión Europea, la movilidad eléctrica se ha impulsado mediante un entramado normativo que combina objetivos climáticos, infraestructura obligatoria, contratación pública y derechos del usuario. El Reglamento (UE) 2023/1804<sup>19</sup>, conocido como AFIR, está vigente desde abril de 2024 y fija metas obligatorias de despliegue de infraestructura, exige interoperabilidad, información comprensible al usuario y opciones adecuadas de pago, además de requerimientos mínimos de potencia y cobertura en las redes TEN-T. Paralelamente, la Comisión Europea destaca que la Directiva de Vehículos Limpios utiliza la contratación pública como palanca de mercado, imponiendo metas nacionales para la adquisición de vehículos limpios y de cero emisiones. Esta arquitectura demuestra que la política pública más avanzada no se limita a estimular la demanda del consumidor final; también ordena infraestructura, crea certidumbre regulatoria e induce demanda institucional.

España es especialmente relevante para México porque ha regulado no sólo la promoción del vehículo eléctrico, sino el servicio de recarga como actividad económica definida. La Ley 7/2021<sup>20</sup>, el Real Decreto-ley 29/2021<sup>21</sup> y el Real Decreto 184/2022<sup>22</sup> permitieron acelerar infraestructura, establecer obligaciones en determinados inmuebles y ordenar la prestación de servicios de recarga por cualquier consumidor que cumpla requisitos reglamentarios. El esquema español distingue con claridad entre infraestructura, operador, servicio, interoperabilidad e

<sup>16</sup> Disponible en: <https://tc.canada.ca/en/road-transportation/innovative-technologies/zero-emission-vehicles/incentives-zero-emission-vehicles-izev>

<sup>17</sup> Disponible en: <https://tc.canada.ca/sites/default/files/2024-11/zev-availability-report-final.pdf>

<sup>18</sup> Disponible en: <https://www.cer-rec.gc.ca/en/data-analysis/energy-markets/market-snapshots/2024/market-snapshot-zero-emission-vehicles-now-account-for-over-10-percent-of-all-new-vehicles-in-canada.html>

<sup>19</sup> Disponible en: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/alternative-fuels-sustainable-mobility-europe/alternative-fuels-infrastructure\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/alternative-fuels-sustainable-mobility-europe/alternative-fuels-infrastructure_en)

<sup>20</sup> Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2021-8447>

<sup>21</sup> Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2021-21096>

<sup>22</sup> Disponible en: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-4361>



## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

información al usuario, lo que permite regular un mercado moderno sin asfixiarlo. En otras palabras, España entendió que la electromovilidad no depende únicamente del automóvil, sino de una red de servicios energéticos, digitales y comerciales que deben ser previsibles y accesibles.

Francia y Alemania han avanzado con herramientas complementarias que confirman el carácter multisectorial de la electromovilidad. En Francia, la Loi d’orientation des mobilités de 2019<sup>23</sup> y su desarrollo posterior sirvieron para articular planeación territorial e infraestructura de recarga. En Alemania, la Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG)<sup>24</sup> dio reconocimiento jurídico al vehículo eléctrico, mientras que otras normas como la “Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG)”<sup>25</sup> y la SchnellLG<sup>26</sup> ordenaron infraestructura en edificios y despliegue de carga rápida. Lejos de tratarse de marcos simbólicos, estas normas muestran una constante, los países líderes no esperan a que el mercado resuelva por sí solo el déficit de infraestructura o la coordinación con la red; intervienen para acelerar la transición y reducir la incertidumbre. Desde el punto de vista legislativo, ello confirma que México debe armonizar política económica, regulación energética, desarrollo urbano e infraestructura si pretende capturar inversión y no sólo importar tecnología terminada<sup>27</sup>.

Gran Bretaña se ha consolidado como uno de los casos más avanzados de Europa por haber combinado crecimiento de mercado con una señal regulatoria muy clara para la industria. El gobierno británico informó en abril de 2025 que durante 2024 se vendieron en el país más de 381 mil automóviles eléctricos, la cifra más alta de Europa y la tercera mayor del mundo en términos absolutos<sup>28</sup>. Esa expansión se apoya en el mandato de vehículos de cero emisiones (ZEV Mandate), que entró plenamente en vigor en 2024 y exige que 22% de las matriculaciones nuevas de automóviles de cada fabricante sean de cero emisiones en ese año<sup>29</sup>, porcentaje que deberá aumentar gradualmente hasta 80% en 2030 y 100% en 2035; para vans,

<sup>23</sup> Disponible en: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039666574/>

<sup>24</sup> Disponible en: <https://www.gesetze-im-internet.de/emog/>

<sup>25</sup> Disponible en: <https://www.gesetze-im-internet.de/geig/BJNR035400021.html>

<sup>26</sup> Disponible en: <https://www.gesetze-im-internet.de/schnellg/BJNR214100021.html>

<sup>27</sup> Disponible en: [https://unece.org/sites/default/files/2025-07/Report%20Compendium\\_final.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2025-07/Report%20Compendium_final.pdf)

<sup>28</sup> Disponible en: <https://www.gov.uk/government/consultations/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition/outcome/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition-summary-of-responses-and-joint-government-response>

<sup>29</sup> Disponible en: <https://www.gov.uk/government/news/government-sets-out-path-to-zero-emission-vehicles-by-2035>





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

el requisito comenzó en 10% y deberá subir a 70% en 2030. La IEA añadió que en el primer trimestre de 2025 los automóviles eléctricos ya representaban 30% de las ventas de autos en el Reino Unido, por encima del promedio de la Unión Europea en ese mismo periodo, lo que confirma que la combinación de obligación regulatoria y dinamismo comercial está acelerando el mercado<sup>30</sup>. Más allá de los incentivos directos al consumidor, el rasgo distintivo británico es la certidumbre regulatoria, el Estado fijó una trayectoria obligatoria de crecimiento para fabricantes, permitió flexibilidad limitada y alineó la transición automotriz con su estrategia de descarbonización<sup>31</sup>. Esa experiencia evidencia que la electromovilidad se acelera cuando la ley deja de ser meramente declarativa y establece metas verificables para la industria, generando una señal robusta para inversión, oferta de modelos e infraestructura de soporte<sup>32</sup>.

En América Latina también hay avances normativos que deben valorarse. Chile incorporó en la Ley 21.305 un mandato expreso para que el Ministerio de Energía regule la interoperabilidad del sistema de recarga de vehículos eléctricos, pudiendo normar su funcionamiento y requerir información relevante. Colombia, por su parte, expidió la Ley 1964 de 2019 para promover el uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, mientras que Brasil optó por una vía fuertemente industrial a través de la Lei 14.902 de 2024, que instituyó el Programa Mobilidade Verde e Inovação, y su regulación posterior. La comparación es importante porque evidencia tres rutas posibles: la ruta chilena de interoperabilidad regulada, la ruta colombiana de promoción expresa y beneficios, y la ruta brasileña de política industrial y modernización automotriz. La reforma mexicana que se propone a la ley de competitividad se alinea, precisamente, con esta tercera ruta: fortalecer la dimensión económica e industrial de la transición sin invadir indebidamente la regulación técnica eléctrica.

Los países más avanzados no son únicamente los que venden más autos eléctricos, sino los que han logrado sostener el crecimiento con infraestructura y coherencia regulatoria. Noruega es el caso emblemático, la Asociación Noruega de Vehículos

<sup>30</sup> Disponible en: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>

<sup>31</sup> Disponible en: <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/62ced7d6e90e071e74883888/Decarbonising-transport-one-year-on-review.pdf>

<sup>32</sup> Disponible en: <https://www.gov.uk/government/consultations/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition/outcome/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition-summary-of-responses-and-joint-government-response>  
<https://www.gov.uk/government/consultations/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition/outcome/phasing-out-sales-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2030-and-supporting-the-zev-transition-summary-of-responses-and-joint-government-response>





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

Eléctricos reporta que en 2025<sup>33</sup> los automóviles totalmente eléctricos alcanzaron 95.9% de las ventas de autos nuevos, después de haber llegado a 88.9% en 2024<sup>34</sup>. Ese resultado extraordinario no proviene de una sola medida, sino de un paquete de incentivos fiscales, ventajas de uso, infraestructura, estabilidad regulatoria y una señal inequívoca de largo plazo<sup>35</sup>. Noruega confirma que la certidumbre importa tanto como el subsidio, y que la adopción masiva requiere continuidad institucional<sup>36</sup>.

Corea del Sur representa una experiencia especialmente valiosa porque ha articulado electromovilidad, política tecnológica y liderazgo global en baterías. De acuerdo con el Departamento de Comercio de Estados Unidos, el mercado surcoreano de vehículos eléctricos y de infraestructura de carga creció a una tasa anual de alrededor de 19% entre 2020 y 2024, y para 2025 se proyectaba que los vehículos eléctricos representaran cerca de 20% de las ventas totales de vehículos, impulsados por una fuerte intervención pública y por el peso industrial de conglomerados nacionales<sup>37</sup>. El gobierno coreano ha reforzado esta apuesta mediante subsidios diferenciados: el Ministerio de Medio Ambiente anunció para 2025 incentivos adicionales para vehículos con autonomía superior a 280 kilómetros por carga y para unidades con capacidad de carga rápida de 150 kW o más<sup>38</sup>, endureciendo además los criterios técnicos para premiar desempeño y seguridad. Paralelamente, Korea.net informó que el presupuesto de 2025 para instalar infraestructura de carga aumentó 43% respecto de 2024, hasta alcanzar 618.7 mil millones de won, y que el país mantiene la meta de desplegar 1.23 millones de cargadores para 2030. Pero donde Corea del Sur destaca a escala mundial es en baterías: la IEA señaló en marzo de 2025 que los productores coreanos abastecieron más de una quinta parte de la demanda global de baterías para autos eléctricos en 2024<sup>39</sup>, confirmando que su fortaleza no se limita al ensamblaje

<sup>33</sup> Disponible en: <https://elbil.no/english/norwegian-ev-market/>

<sup>34</sup> Disponible en: <https://www.regjeringen.no/en/topics/transport-and-communications/veg/faktaartikler-vei-og-ts/norway-is-electric/id2677481/>

<sup>35</sup> Disponible en: <https://www.regjeringen.no/en/documents/norways-first-biennial-transparency-report-under-the-paris-agreement/id3086147/?ch=4>

<sup>36</sup> Disponible en: <https://www.regjeringen.no/contentassets/a78ecf5ad2344fa5ae4a394412ef8975/en-gb/pdfs/stm202020210013000engpdfs.pdf>

<https://www.regjeringen.no/contentassets/48c034b961c64d009eab5470dd565985/notification-prolongation-of-vat-benefits-for-battery-electric-passenger-vehicles-pdf-29.11.2024.pdf>

<sup>37</sup> Disponible en: <https://www.trade.gov/market-intelligence/south-korea-electric-vehicles-ev-market>

<sup>38</sup> Disponible en: <https://www.me.go.kr/eng/web/board/read.do%3Bjsessionid%3D7jQufQEJmWMz1LkyfA7cROGqeV1gnGalqv5l1WhB.mehome1?boardCategoryId=&boardId=1718350&boardMasterId=522&decorator=&maxIndexPages=10&maxPageItems=10&menuId=461&orgCd=&pagerOffset=120&searchKey=&searchValue=>

<sup>39</sup> Disponible en: <https://www.iea.org/commentaries/the-battery-industry-has-entered-a-new-phase>





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

vehicular, sino que se extiende a uno de los segmentos más estratégicos de la cadena de valor. En suma, la experiencia surcoreana enseña que la electromovilidad puede ser motor de competitividad cuando se vincula con subsidios inteligentes, infraestructura acelerada, normalización técnica y liderazgo manufacturero en componentes críticos<sup>40</sup>.

La experiencia japonesa es singular porque ha privilegiado una transición gradual y tecnológicamente diversificada, sin abandonar su vocación industrial de largo plazo<sup>41</sup>. El Ministerio de Economía, Comercio e Industria de Japón reconoció en 2024 que la participación de los vehículos eléctricos puros en su mercado seguía siendo modesta, alrededor de 2% según su comunicación de junio de 2024<sup>42</sup>, muy por debajo de China y Europa, lo que refleja que la estrategia japonesa ha dado prioridad histórica a híbridos, híbridos enchufables, hidrógeno y otras rutas de electrificación<sup>43</sup>. Aun así, el gobierno ha fortalecido de manera sostenida sus instrumentos de apoyo, en el ejercicio fiscal 2024 amplió el presupuesto de subsidios para vehículos limpios a 129.1 mil millones de yenes, con apoyos máximos de hasta 850 mil yenes por vehículo eléctrico y 550 mil yenes por híbrido enchufable<sup>44</sup>. Además, Japón ha comenzado a reforzar su posición en baterías y materiales críticos, la IEA reportó que los productores japoneses cubrieron cerca de 7% de la demanda mundial de baterías para autos eléctricos en 2024<sup>45</sup>, lo que, aunque distante del liderazgo chino y coreano, sigue colocando al país entre los actores más relevantes del ecosistema global<sup>46</sup>. La experiencia japonesa muestra que una política pública puede ser más cautelosa en ventas de vehículos eléctricos puros, pero al mismo tiempo muy decidida en innovación, manufactura avanzada, química de baterías y preparación de la industria para tecnologías futuras, incluidas las baterías de estado sólido<sup>47</sup>. Para México, Japón demuestra que la electromovilidad también puede impulsarse desde la fortaleza industrial y tecnológica, incluso cuando la demanda interna avanza a un ritmo más gradual<sup>48</sup>.

<sup>40</sup> Disponible en: <https://www.trade.gov/market-intelligence/south-korea-electric-vehicles-ev-market>

<sup>41</sup> Disponible en: [https://www.jama.or.jp/english/reports/docs/MloJ2024\\_e.pdf](https://www.jama.or.jp/english/reports/docs/MloJ2024_e.pdf)

<sup>42</sup> Disponible en: [https://www.enecho.meti.go.jp/category/others/basic\\_plan/pdf/strategic\\_energy\\_plan.pdf](https://www.enecho.meti.go.jp/category/others/basic_plan/pdf/strategic_energy_plan.pdf)

<sup>43</sup> Disponible en: [https://www.meti.go.jp/english/policy/energy\\_environment/global\\_warming/pdf/clean\\_energy\\_strategy.pdf](https://www.meti.go.jp/english/policy/energy_environment/global_warming/pdf/clean_energy_strategy.pdf)

<sup>44</sup> Disponible en: [https://www.meti.go.jp/policy/mono\\_info\\_service/mono/automobile/jido\\_soko/pdf/mobilitydigitaltransformationstrategy2.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/mono_info_service/mono/automobile/jido_soko/pdf/mobilitydigitaltransformationstrategy2.pdf)

<sup>45</sup> Disponible en: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/electric-vehicle-batteries>

<sup>46</sup> Disponible en: [https://www.meti.go.jp/english/report/pdf/0520\\_001a.pdf](https://www.meti.go.jp/english/report/pdf/0520_001a.pdf)

<sup>47</sup> Disponible en: [https://www.meti.go.jp/policy/energy\\_environment/global\\_warming/transition/jcr\\_climate\\_transition\\_bond\\_framework\\_spo\\_eng.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/transition/jcr_climate_transition_bond_framework_spo_eng.pdf)

<sup>48</sup> Disponible en: [https://www.enecho.meti.go.jp/en/category/special/article/detail\\_199.html](https://www.enecho.meti.go.jp/en/category/special/article/detail_199.html)





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

Tomando en cuenta la experiencia internacional respecto al impulso de los vehículos eléctricos, la infraestructura pública de recarga es el otro gran pilar de la transición. La AIE informó que en 2024 se añadieron más de 1.3 millones de puntos de carga públicos en el mundo, con un crecimiento anual superior a 30%<sup>49</sup>; de hecho, los puntos incorporados sólo en 2024 equivalieron aproximadamente a todo el stock mundial existente en 2020. Dos terceras partes del crecimiento desde 2020 ocurrieron en China, que hoy concentra alrededor de 65% de la infraestructura pública de carga y 60% del parque mundial de autos eléctricos ligeros<sup>50</sup>. En Europa, el stock de cargadores públicos superó un millón, con aumentos de más de 35%<sup>51</sup> en 2024, mientras que Países Bajos, Alemania y Francia encabezan la red europea. El mensaje es inequívoco<sup>52</sup>, el crecimiento del mercado no se sostiene sin una expansión acelerada de infraestructura accesible, interoperable y territorialmente distribuida<sup>53</sup>.

La OECD<sup>54</sup> ha sido igualmente clara al advertir que la disponibilidad de infraestructura pública de carga se correlaciona positivamente con la adopción de vehículos eléctricos. Su Informe de políticas sobre infraestructura de carga pública destaca que una red ubicua evita vacíos de acceso y reduce la presión para sobredimensionar baterías, mientras que sus trabajos sobre integración de red subrayan que la carga debe coordinarse con energías renovables, señales de precio, medidas de control y estándares mínimos de comunicación. La misma OECD insiste en que la planeación del sistema eléctrico debe volverse más proactiva para acomodar la electrificación del transporte y aprovecharla como recurso energético distribuido. Por ello, la electromovilidad no debe concebirse sólo como política automotriz, sino como política de infraestructura, energía, digitalización y resiliencia del sistema. Ese razonamiento es precisamente el que justifica incorporar este tema a una ley de competitividad que ya regula innovación, infraestructura, financiamiento y coordinación intersectorial.

<sup>49</sup> Disponible en: [https://transport.ec.europa.eu/document/download/8940df68-06ca-40eb-a4bd-208679ca89a8\\_en?filename=COM\\_2025\\_0994.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/8940df68-06ca-40eb-a4bd-208679ca89a8_en?filename=COM_2025_0994.pdf)

<sup>50</sup> Disponible en: <https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2025-2026.pdf>

<sup>51</sup> Disponible en: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>

<sup>52</sup> Disponible en: <https://www.acea.auto/publication/automotive-insights-charging-ahead-accelerating-the-rollout-of-eu-electric-vehicle-charging-infrastructure/>

<sup>53</sup> Disponible en: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/electric-vehicle-charging>

<sup>54</sup> Disponible en: [https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2022/05/policy-brief-on-public-charging-infrastructure\\_f3cc8ebe/e13b0b09-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2022/05/policy-brief-on-public-charging-infrastructure_f3cc8ebe/e13b0b09-en.pdf)



## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

La dimensión tecnológica de las baterías también ha cambiado el punto de equilibrio económico de la transición. La AIE<sup>55</sup> reporta que los precios de los paquetes de baterías de ion-litio cayeron 20% en 2024, la mayor disminución desde 2017<sup>56</sup>, impulsada por menores precios de minerales críticos y una competencia particularmente intensa en China. Asimismo, señala que la demanda de baterías para vehículos eléctricos superó 950 GWh en 2024, 25% más que en 2023, y que la demanda total del sector energético alcanzó 1 TWh por primera vez<sup>57</sup>. Estos datos son decisivos porque la batería ha sido históricamente el principal determinante del costo del vehículo eléctrico<sup>58</sup>. Cuando su precio cae y la capacidad industrial crece, la electromovilidad deja de depender exclusivamente de subsidios y empieza a sostenerse cada vez más por competitividad intrínseca y escala productiva.

No obstante, la misma evidencia internacional advierte un riesgo geoeconómico que México no debe ignorar, la fuerte concentración de la cadena de suministro. La AIE<sup>59</sup> indica que China fue responsable de 80% de la producción mundial de celdas de batería en 2024 y que cerca de 85% de la capacidad mundial de manufactura de celdas se localiza en ese país, con más de 75% bajo propiedad de productores chinos. Esa concentración no sólo expresa liderazgo industrial<sup>60</sup>; también revela dependencia potencial para otras economías en minerales procesados<sup>61</sup>, celdas, componentes, conocimiento manufacturero y costos. En consecuencia, la respuesta legislativa razonable para México no es aislarse del mercado global, sino construir capacidades propias en manufactura, integración, proveeduría, talento y reciclaje. La ley de competitividad es el lugar natural para establecer esa prioridad, porque su vocación es precisamente elevar el contenido nacional, fortalecer cadenas productivas y orientar el cambio estructural de la economía.

La superioridad ambiental de la electromovilidad también ha quedado mejor documentada. El PNUMA<sup>62</sup> ha resaltado que los vehículos ligeros concentran el mayor potencial de reducción de emisiones dentro del transporte y que su

<sup>55</sup> Disponible en: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/electric-vehicle-batteries>

<sup>56</sup> Disponible en: <https://about.bnef.com/insights/commodities/lithium-ion-battery-pack-prices-see-largest-drop-since-2017-falling-to-115-per-kilowatt-hour-bloombergnef/>

Disponible en: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/electric-vehicle-battery-packs-experience-record-price-drop-2024>

<sup>57</sup> Disponible en: <https://about.bnef.com/insights/clean-transport/china-already-makes-as-many-batteries-as-the-entire-world-wants/>

<sup>58</sup> Disponible en: <https://www.iea.org/commentaries/the-battery-industry-has-entered-a-new-phase>

<sup>59</sup> Disponible en: <https://www.iea.org/reports/batteries-and-secure-energy-transitions/executive-summary>

<sup>60</sup> Disponible en: <https://www.iea.org/reports/the-state-of-clean-technology-manufacturing/analysis>

<sup>61</sup> Disponible en: <https://www.iea.org/reports/global-critical-minerals-outlook-2025/executive-summary>

<sup>62</sup> Disponible en: <https://www.unep.org/topics/transport/electric-mobility/supporting-global-shift-electric-mobility>



## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

electrificación es crucial para disminuir contaminación atmosférica y gases de efecto invernadero, especialmente en flotas intensivas como taxis y autobuses. A su vez, el ICCT estimó en su actualización de 2025 que, en la Unión Europea<sup>63</sup>, los autos eléctricos de batería emiten en su ciclo de vida alrededor de 73% menos gases de efecto invernadero que los automóviles de gasolina. Aunque la magnitud exacta de la reducción depende de la mezcla eléctrica de cada país, la tendencia es robusta, a medida que la generación eléctrica incorpora más renovables, la ventaja climática del vehículo eléctrico se amplifica. Esto significa que electrificar transporte y descarbonizar la red son políticas mutuamente reforzantes, no agendas separadas. La ventaja de la electromovilidad no es sólo ambiental, sino energética y económica.

La Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos señala que un vehículo eléctrico típico aprovecha aproximadamente entre 87% y 91%<sup>64</sup> de la energía disponible en la batería y el frenado regenerativo para mover el vehículo, mientras que un automóvil de gasolina convierte en movimiento sólo alrededor de 16% a 25% de la energía del combustible. La AIE<sup>65</sup> añade que hoy, en muchos mercados, el costo total de propiedad de un vehículo eléctrico ya puede ser inferior al de un vehículo de combustión a lo largo de su vida útil, debido a menores costos de combustible y mantenimiento, aunque en varias regiones persiste una brecha en el precio inicial de compra. Este dato es crucial para la técnica legislativa: la política pública debe concentrarse en cerrar las barreras de entrada, expandir infraestructura y fortalecer la oferta productiva, porque la eficiencia operativa de la tecnología ya está ampliamente probada.

También es importante subrayar que la electromovilidad está reconfigurando el comercio y la geografía industrial. La AIE reporta que el comercio global de autos eléctricos creció cerca de 20% en 2024 hasta alcanzar aproximadamente 3.2 millones de unidades, equivalentes a casi una quinta parte de las ventas mundiales. China y la Unión Europea permanecieron como los mayores exportadores, mientras que México incrementó exportaciones hacia Estados Unidos. Al mismo tiempo, la AIE advierte que en economías emergentes como Brasil y Tailandia los vehículos importados desde China explicaron 85% de las ventas eléctricas en 2024, y que, fuera de China, las importaciones chinas representaron 75% del aumento de ventas en mercados emergentes. Esto demuestra que la disputa ya no es sólo tecnológica: es una disputa por inversión, localización productiva, integración regional y capacidad para insertarse en cadenas globales de valor.

<sup>63</sup> Disponible en: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/electric-vehicles-from-life-cycle>

<sup>64</sup> Disponible en: <https://www.epa.gov/system/files/documents/2026-02/420r26001.pdf>

<sup>65</sup> Disponible en: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/executive-summary>





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

Brasil merece una referencia especial porque ilustra la relevancia de la política industrial en la transición. La AIE<sup>66</sup> registró que las ventas de autos eléctricos en Brasil, el mayor mercado automotor de América Latina, más que se duplicaron en 2024 hasta alcanzar 125 mil unidades, con una participación superior a 6% del mercado. Paralelamente, el gobierno brasileño instituyó el Programa Mover mediante la Ley 14.902 de 2024<sup>67</sup> y después lo reglamentó, confirmando una estrategia que combina innovación, modernización industrial, reciclabilidad, eficiencia y competitividad del complejo automotor. A diferencia de modelos puramente promocionales, Brasil está utilizando la electromovilidad para reposicionar su industria. Ésa es justamente la lógica que inspira la reforma propuesta para México<sup>68</sup>, usar la ley de competitividad como palanca para atraer inversión, desarrollar proveedores, elevar contenido nacional y articular infraestructura económica alrededor de una industria en expansión.

La experiencia chilena y colombiana refuerza otra conclusión relevante: la electromovilidad prospera cuando la ley define con claridad qué se promueve y qué se regula. Chile<sup>69</sup> incorporó un mandato legal para normar la interoperabilidad de los sistemas de recarga y requerir información, mientras que Colombia<sup>70</sup> expidió una ley orientada expresamente a promover el uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones para contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de gases contaminantes. Es decir, incluso en marcos latinoamericanos de menor escala que los europeos o chino, la ley ha servido para crear lenguaje común, atribuciones, metas y herramientas de coordinación. México necesita hacer lo propio en dos planos complementarios, por un lado, fortalecer la ley de competitividad para incorporar a la electromovilidad como sector prioritario; por otro, desarrollar la regulación específica de infraestructura, recarga y sistema eléctrico en su sede natural.

Desde la perspectiva de la política pública, los casos de éxito permiten identificar un patrón consistente. Los países que más han avanzado combinaron incentivos fiscales o de compra con exigencias de desempeño industrial, despliegue acelerado de infraestructura, contratación pública verde, estándares de emisiones, apoyo a la

<sup>66</sup> Disponible en: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025/executive-summary>

<sup>67</sup> Disponible en: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2023-2026/2024/lei/14902.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2023-2026/2024/lei/14902.htm)

<sup>68</sup> Disponible en: <https://www.gob.mx/se/prensa/the-secretary-of-economy-signs-agreement-with-brazil-for-the-exchange-of-goods-in-the-automotive-sector?idiom=en>

<sup>69</sup> Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1155887>  
[https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1192244&utm\\_source=](https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1192244&utm_source=)

<sup>70</sup> Disponible en: [https://www.suin-juricol.gov.co/viewDocument.asp?id=30036636&utm\\_source](https://www.suin-juricol.gov.co/viewDocument.asp?id=30036636&utm_source)





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

innovación, capacitación técnica, certidumbre regulatoria y coordinación entre energía, transporte e industria. La Comisión Europea reconoce expresamente que la Directiva de Vehículos Limpios crea demanda mediante compras públicas, mientras que la OECD sostiene que la red de recarga y la integración con la red deben planearse desde el inicio. El PNUMA, a su vez, ha orientado su asistencia a más de 50 países de ingreso medio y bajo mediante paquetes de políticas, des-riesgo de inversión, integración de renovables y reciclaje de baterías. Todo ello confirma que la electromovilidad es un ecosistema de política pública integral y no una simple preferencia de consumo.

El presente cuadro comparativo tiene por objeto exponer de manera clara y sistemática las modificaciones propuestas a la Ley para Impulsar el Incremento Sostenido de la Productividad y la Competitividad de la Economía Nacional, a efecto de incorporar a la electromovilidad como un sector estratégico para la política nacional de fomento económico:

| <b>Ley para Impulsar el Incremento Sostenido de la Productividad y la Competitividad de la Economía Nacional</b>   |   |
|--|---|
| <p><b>Artículo 1.-</b> La presente Ley es de orden público y tiene por objeto reglamentar lo dispuesto en los artículos 25 y 26, Apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para la promoción permanente de la competitividad, el incremento continuo de la productividad, y la implementación de una política nacional de fomento económico que impulse el desarrollo industrial que incluya vertientes sectoriales y regionales.</p> | <p><b>Artículo 1.-</b> La presente Ley es de orden público y tiene por objeto reglamentar lo dispuesto en los artículos 25 y 26, Apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para la promoción permanente de la competitividad, el incremento continuo de la productividad, y la implementación de una política nacional de fomento económico que impulse el desarrollo industrial que incluya vertientes sectoriales y regionales, <b>así como la innovación aplicada, la transición tecnológica y el fortalecimiento de sectores estratégicos de alto valor agregado, entre ellos la electromovilidad.</b></p> |
| <p><b>Artículo 3.-</b> Son objetivos específicos de la presente Ley:</p> <p>I. a XII. ...</p>  | <p><b>Artículo 3.-</b> ...</p> <p>I. a XII. ...</p>   |





## "2026, Año de Margarita Maza Parada"

|   |  |
|---|--|
| <p>XIII. Evaluar y dar seguimiento a la evolución del crecimiento de la productividad y la competitividad a nivel sectorial, regional y nacional, y</p> <p>XIV. Establecer los mecanismos institucionales y de coordinación, para acordar compromisos e indicadores de desempeño, por parte de las dependencias y entidades, órganos autónomos, entidades federativas, con la participación que corresponda a sus municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y los representantes de los emprendedores, los trabajadores y las instituciones educativas y de investigación en las que se realice investigación aplicada a la planta productiva, con el fin de materializar y cumplir con los objetivos, estrategias, metas y acciones que se adopten en el marco del Comité Nacional de Productividad.</p> <p style="text-align: center;"><b><u>Sin correlativo</u></b></p> | <p>XIII. Evaluar y dar seguimiento a la evolución del crecimiento de la productividad y la competitividad a nivel sectorial, regional y nacional;</p> <p>XIV. Establecer los mecanismos institucionales y de coordinación, para acordar compromisos e indicadores de desempeño, por parte de las dependencias y entidades, órganos autónomos, entidades federativas, con la participación que corresponda a sus municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y los representantes de los emprendedores, los trabajadores y las instituciones educativas y de investigación en las que se realice investigación aplicada a la planta productiva, con el fin de materializar y cumplir con los objetivos, estrategias, metas y acciones que se adopten en el marco del Comité Nacional de Productividad, <b>y</b></p> <p><b>XV. Impulsar la electromovilidad como sector estratégico para el incremento sostenido de la productividad y la competitividad de la economía nacional, mediante el fortalecimiento de cadenas de valor, la promoción de inversión productiva, el desarrollo de proveeduría nacional, la innovación tecnológica, la formación de capital humano especializado, la infraestructura económica y logística asociada, y el aprovechamiento industrial sustentable de baterías, componentes, desarrollo de infraestructura de recarga y materiales vinculados con dicha actividad.</b></p> |
| <p><b>Artículo 4.-</b> Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>I. IV. ...</p>  | <p><b>Artículo 4.-</b> ...</p> <p>I. IV. ...</p>   |





**"2026, Año de Margarita Maza Parada"**

|   |   |
|---|---|
| <p style="text-align: center;"><u><b>Sin correlativo</b></u></p> <p>V. a XV. ...</p>  | <p><b>IV. Bis. Electromovilidad: Los sistemas de transporte terrestre basados en vehículos ligeros y pesados con un sistema de tracción eléctrica o sistema híbrido que toman energía de un sistema de suministro eléctrico y que se utilizan para transportar personas o bienes materiales.</b></p> <p>V. a XV. ...</p>      |
| <p><b>Artículo 5.-</b> Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional, y la elaboración y conducción de la política nacional de fomento económico de conformidad con lo dispuesto por el artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y acorde con los objetivos de la presente Ley.</p> <p>La política nacional de fomento económico contará con un Programa Especial para la Productividad y la Competitividad, el cual se elaborará en términos de lo previsto en la presente Ley, la Ley de Planeación, el Plan Nacional de Desarrollo y demás disposiciones aplicables.</p> <p>La elaboración del Programa Especial para la Productividad y la Competitividad estará a cargo de la Secretaría, con la participación de la Secretaría de Economía y con la opinión del Comité Nacional de Productividad.</p> <p style="text-align: center;"><u><b>Sin correlativo</b></u></p> | <p><b>Artículo 5.- ...</b></p> <p>...</p> <p>...</p> <p><b>El Programa Especial para la Productividad y la Competitividad deberá incorporar, cuando corresponda, objetivos, estrategias, líneas de acción, indicadores y metas orientados al desarrollo de la electromovilidad como sector estratégico, incluyendo la</b></p> |





**“2026, Año de Margarita Maza Parada”**

|  |  |
|--|--|
|  | <p><b>articulación regional de cadenas productivas, la innovación, la infraestructura económica y logística asociada, el desarrollo de proveedores y la formación de capacidades técnicas y laborales.</b></p>   |
| <p><b>Artículo 8.-</b> La política nacional de fomento económico y el Programa Especial para la Productividad y la Competitividad deberán considerar, por lo menos, los aspectos siguientes:</p> <p>I. a IV. ...</p> <p>V. Instrumentos específicos de ejecución, tales como inversión en infraestructura física, creación de competencias humanas, investigación y desarrollo, innovación e infraestructura digital; compras y obras públicas; desarrollo de proveedores; capital de riesgo y capital semilla con el impulso de las instituciones de banca de desarrollo; capacitación, formación, asesoría y asistencia técnica; mejora regulatoria, y los demás que se establezcan en esta Ley y en las políticas que se deriven de la política nacional de fomento económico, y</p> <p>VI. Indicadores de desempeño, con sus respectivas metas a lograr en el periodo del programa, que permitan evaluar los resultados obtenidos por la implementación de las políticas citadas en las fracciones anteriores.</p> <p style="text-align: center;"><u>Sin correlativo</u></p> | <p><b>Artículo 8.- ...</b></p> <p>I. a IV. ...</p> <p>V. Instrumentos específicos de ejecución, tales como inversión en infraestructura física, creación de competencias humanas, investigación y desarrollo, innovación e infraestructura digital; compras y obras públicas; desarrollo de proveedores; capital de riesgo y capital semilla con el impulso de las instituciones de banca de desarrollo; capacitación, formación, asesoría; asistencia técnica; mejora regulatoria, y los demás que se establezcan en esta Ley y en las políticas que se deriven de la política nacional de fomento económico, y</p> <p>VI. Indicadores de desempeño, con sus respectivas metas a lograr en el periodo del programa, que permitan evaluar los resultados obtenidos por la implementación de las políticas citadas en las fracciones anteriores, y</p> <p><b>VII. Tratándose de sectores estratégicos, con la transición tecnológica y la electromovilidad, la política nacional de fomento económico procurará promover, de manera transversal, sectorial y regional, la integración de cadenas productivas, el escalamiento tecnológico, la atracción</b></p> |



**“2026, Año de Margarita Maza Parada”**

|  |   |
|--|---|
|  | <p>de inversión, el fortalecimiento de proveedores nacionales, la infraestructura económica y logística asociada, la investigación aplicada, la innovación, la reciclabilidad y aprovechamiento industrial de baterías y componentes, así como la formación de talento especializado, en congruencia con las disposiciones aplicables en materia energética, ambiental, industrial y de movilidad.</p>  |
| <p><b>Artículo 11.-</b> Además de las atribuciones que le confiere la Ley Federal del Trabajo, el Comité Nacional de Productividad tendrá las siguientes:</p> <p>I. a XVI. ...</p> <p><b>XVI Bis.</b> Impulsar la participación laboral de las mujeres y personas jóvenes, en términos del Programa Especial para la Productividad y la Competitividad, y</p> <p align="center"><b><u>Sin correlativo</u></b></p> <p><b>XVII.</b> Las demás que le confieran las disposiciones jurídicas aplicables.</p> | <p><b>Artículo 11.- ...</b></p> <p>I. a XVII. ...</p> <p><b>XVI Bis.</b> Impulsar la participación laboral de las mujeres y personas jóvenes, en términos del Programa Especial para la Productividad y la Competitividad;</p> <p><b>XVII. Proponer medidas, acciones, metas e instrumentos para fortalecer la electromovilidad como sector estratégico de productividad y competitividad, con énfasis en innovación, desarrollo de proveedores, integración regional, infraestructura económica y logística, formación de capital humano y contenido nacional.</b></p> <p><b>XVIII.</b> Las demás que le confieran las disposiciones jurídicas aplicables.</p> |
| <p><b>Artículo 19.-</b> El informe de ejecución del Plan Nacional de Desarrollo al que hace referencia la Ley de Planeación, deberá contemplar el avance de la política nacional de fomento económico prevista en el</p>   | <p><b>Artículo 19.- ...</b></p>   |



## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

|   |  |
|---|--|
| <p>Programa Especial para la Productividad y la Competitividad.</p> <p>Asimismo, la Secretaría deberá enviar al Congreso de la Unión informes semestrales sobre los avances y resultados de las acciones de la política nacional de fomento económico y del Programa Especial para la Productividad y la Competitividad, a más tardar a los treinta días naturales terminado el semestre correspondiente. Para efecto de lo anterior, las dependencias y entidades deberán remitir la información necesaria a la Secretaría, en los términos y plazos que ésta establezca.</p> <p style="text-align: center;"><b><u>Sin correlativo</u></b></p> | <p>...</p> <p><b>Los informes a que se refiere este artículo deberán incorporar, cuando la electromovilidad haya sido incluida en el Programa Especial para la Productividad y la Competitividad, un apartado específico sobre su avance, desempeño e impacto en materia de inversión, productividad, integración de proveedores, innovación, formación de capacidades, infraestructura económica y desarrollo regional.</b></p> |
|---|--|

El hilo conductor de las modificaciones propuestas consiste en: primero, ampliar el objeto de la ley para reconocer la innovación aplicada, la transición tecnológica y los sectores estratégicos de alto valor agregado; segundo, introducir a la electromovilidad como objetivo específico de política pública; tercero, dotarla de una definición legal; cuarto, obligar a que el Programa Especial para la Productividad y la Competitividad la contemple con estrategias, líneas de acción e indicadores; quinto, incorporar un contenido mínimo de política económica aplicable a la materia; sexto, facultar expresamente al Comité Nacional de Productividad para impulsar acciones en este sector; y séptimo, asegurar que exista seguimiento e informes sobre su desempeño.

La modificación al artículo 1 es probablemente una de las más importantes desde el punto de vista conceptual, porque amplía el objeto de la ley sin romper su



## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

estructura original. El texto vigente se concentra en la promoción permanente de la competitividad, el incremento continuo de la productividad y la implementación de una política nacional de fomento económico que impulse el desarrollo industrial con vertientes sectoriales y regionales. La propuesta conserva esa base, pero añade tres elementos que actualizan la orientación de la ley: la innovación aplicada, la transición tecnológica y el fortalecimiento de sectores estratégicos de alto valor agregado, entre ellos la electromovilidad. El objetivo de este ajuste es dejar claro que la competitividad contemporánea ya no puede medirse sólo en términos tradicionales de producción o inversión, sino también en función de la capacidad del país para adaptarse a transformaciones tecnológicas globales. La electromovilidad se incorpora aquí no como un tema aislado, sino como ejemplo paradigmático de una industria intensiva en tecnología, proveeduría, logística e innovación. En consecuencia, esta modificación da sustento jurídico de mayor nivel a todas las adiciones posteriores y evita que la referencia a la electromovilidad quede descontextualizada o parezca marginal dentro del ordenamiento.

El ajuste más relevante es la adición de la fracción XIV Bis al Artículo 3, mediante la cual se incorpora como objetivo específico de la ley el impulso de la electromovilidad como sector estratégico para el incremento sostenido de la productividad y la competitividad de la economía nacional. La redacción es amplia y correctamente ambiciosa, porque no limita el alcance del objetivo a la fabricación o comercialización de vehículos, sino que incluye fortalecimiento de cadenas de valor, promoción de inversión productiva, desarrollo de proveeduría nacional, innovación tecnológica, formación de capital humano especializado, infraestructura económica y logística asociada, aprovechamiento industrial sustentable de baterías, componentes, infraestructura de recarga y materiales vinculados con dicha actividad. El propósito de esta modificación es doble. Por una parte, ubicar a la electromovilidad dentro del catálogo de objetivos expresos de la ley, lo cual tiene implicaciones en la planeación, presupuestación y diseño programático. Por otra, definir con claridad que lo relevante no es únicamente el vehículo eléctrico, sino todo el ecosistema económico e industrial que se articula a su alrededor. El acierto técnico de esta adición radica en que convierte a la electromovilidad en una materia legítima de política de competitividad, con una visión de cadena productiva y no sólo de consumo final.

La propuesta de adicionar la fracción IV Bis al Artículo 4 tiene como finalidad definir “Electromovilidad” cumple una función de seguridad jurídica y armonización normativa. La definición propuesta establece que se trata de los sistemas de transporte terrestre basados en vehículos ligeros y pesados con un sistema de





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

tracción eléctrica o sistema híbrido que toman energía de un sistema de suministro eléctrico y que se utilizan para transportar personas o bienes materiales. El propósito de esta modificación es brindar un referente conceptual claro para todo el ordenamiento y evitar que la nueva materia quede sujeta a interpretaciones amplias, ambiguas o contradictorias. Desde el punto de vista técnico, la incorporación de esta definición es correcta porque dota de certeza al resto de las disposiciones reformadas y permite delimitar el alcance económico e industrial de la electromovilidad dentro de la ley. Además, la redacción es funcional porque comprende tanto vehículos ligeros como pesados y reconoce la presencia de sistemas híbridos, lo cual evita una visión demasiado estrecha o excluyente de la transición tecnológica del transporte. El valor de esta definición también radica en su función de homologación con el marco sectorial energético. En una materia en la que ya existen referencias en la legislación del sector eléctrico, contar con una definición equivalente o armónica reduce riesgos de contradicción interpretativa y fortalece la coherencia del orden jurídico. Su inclusión en esta ley no pretende trasladar aquí la regulación eléctrica, sino asegurar que cuando la política económica hable de electromovilidad lo haga sobre la base de un concepto ya reconocible y compatible con otras disposiciones del sistema normativo.

La adición de un nuevo párrafo al artículo 5 representa un ajuste de gran relevancia programática. El texto propuesto señala que el Programa Especial para la Productividad y la Competitividad deberá incorporar, cuando corresponda, objetivos, estrategias, líneas de acción, indicadores y metas orientados al desarrollo de la electromovilidad como sector estratégico, incluyendo la articulación regional de cadenas productivas, la innovación, la infraestructura económica y logística asociada, el desarrollo de proveedores y la formación de capacidades técnicas y laborales. El objetivo de esta modificación es evitar que la incorporación de la electromovilidad quede sólo en el plano declarativo y asegurar que se traduzca en contenido programático concreto. Es decir, no basta con definir o mencionar a la electromovilidad; es necesario que la política pública la procese mediante instrumentos específicos de planeación.

La adición de la fracción VII al artículo 8 es uno de los núcleos sustantivos más robustos de la reforma, porque define el contenido que la política nacional de fomento económico deberá procurar cuando se trate de sectores estratégicos vinculados con la transición tecnológica y la electromovilidad. La redacción propuesta establece que la política deberá promover, de manera transversal, sectorial y regional, la integración de cadenas productivas, el escalamiento tecnológico, la atracción de inversión, el fortalecimiento de proveedores nacionales,





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

la infraestructura económica y logística asociada, la investigación aplicada, la innovación, la reciclabilidad y aprovechamiento industrial de baterías y componentes, así como la formación de talento especializado, en congruencia con las disposiciones aplicables en materia energética, ambiental, industrial y de movilidad. El objetivo de este ajuste es fijar un contenido mínimo de política económica para la materia.

La adición de la fracción XVIII al artículo 11 otorga al Comité Nacional de Productividad una atribución expresa para proponer medidas, acciones, metas e instrumentos destinados a fortalecer la electromovilidad como sector estratégico de productividad y competitividad, con énfasis en innovación, desarrollo de proveedores, integración regional, infraestructura económica y logística, formación de capital humano y contenido nacional.

El objetivo de esta modificación es institucionalizar el tema dentro del principal órgano de concertación y análisis previsto por la propia ley. Esto es importante porque la competitividad no se impulsa sólo por mandato legal abstracto, sino mediante instancias capaces de articular actores, construir diagnósticos, formular propuestas y coordinar esfuerzos públicos y privados. El propósito de esta reforma es dar viabilidad institucional a la incorporación de la electromovilidad. Sin una atribución expresa del Comité, el nuevo tema podría quedar difuso o depender exclusivamente de la voluntad política coyuntural de las dependencias. Al incorporarlo como materia específica de propuesta, análisis y diseño de instrumentos, se asegura que exista un espacio formal para discutir metas, cadenas de valor, innovación, proveeduría y necesidades regionales. La mención del contenido nacional también es especialmente relevante, porque vincula la electromovilidad con una lógica de desarrollo industrial y sustitución estratégica de importaciones, más que con una simple apertura de mercado a bienes terminados.

La adición de un nuevo párrafo al artículo 19 tiene como finalidad dotar de seguimiento y rendición de cuentas a la incorporación de la electromovilidad dentro del Programa Especial. La propuesta establece que los informes a que se refiere el artículo deberán incorporar, cuando la electromovilidad haya sido incluida en el Programa Especial para la Productividad y la Competitividad, un apartado específico sobre su avance, desempeño e impacto en materia de inversión, productividad, integración de proveedores, innovación, formación de capacidades, infraestructura económica y desarrollo regional. El objetivo de esta modificación es cerrar el ciclo normativo: si la ley la reconoce, el programa la desarrolla y el Comité





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

impulsa medidas, entonces también debe existir un mecanismo para evaluar resultados.

Tomando en cuenta todo lo expuesto, esta reforma plantea que la ley deje de mirar la competitividad únicamente desde categorías tradicionales y reconozca que la nueva disputa económica global se libra también en torno a baterías, software, electrónica de potencia, reciclabilidad, logística, infraestructura económica, proveeduría y capital humano especializado. En ese sentido, el cuadro comparativo no sólo describe modificaciones normativas; proyecta una visión de país en la que la política de productividad y competitividad se articula con la transición tecnológica y con la posibilidad de que México participe con mayor densidad nacional en una de las cadenas de valor más relevantes del siglo XXI, por lo que se propone el siguiente:

### PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY PARA IMPULSAR EL INCREMENTO SOSTENIDO DE LA PRODUCTIVIDAD Y LA COMPETITIVIDAD DE LA ECONOMÍA NACIONAL, EN MATERIA DE ELECTROMOVILIDAD.

**ÚNICO.** Se **reforma** el artículo 1 y se **adiciona** la fracción XV al Artículo 3, la fracción IV Bis al Artículo 4, un párrafo cuarto al Artículo 5, la fracción VII al Artículo 8, la fracción XVIII al Artículo 11 y se recorre el subsecuente, un párrafo tercero al Artículo 19, de Ley para Impulsar el Incremento Sostenido de la Productividad y la Competitividad de la Economía Nacional, para quedar como sigue:

**Artículo 1.-** La presente Ley es de orden público y tiene por objeto reglamentar lo dispuesto en los artículos 25 y 26, Apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para la promoción permanente de la competitividad, el incremento continuo de la productividad, y la implementación de una política nacional de fomento económico que impulse el desarrollo industrial que incluya vertientes sectoriales y regionales, **así como la innovación aplicada, la transición tecnológica y el fortalecimiento de sectores estratégicos de alto valor agregado, entre ellos la electromovilidad.**





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

### Artículo 3.- ...

#### I. a XII. ...

XIII. Evaluar y dar seguimiento a la evolución del crecimiento de la productividad y la competitividad a nivel sectorial, regional y nacional;

XIV. Establecer los mecanismos institucionales y de coordinación, para acordar compromisos e indicadores de desempeño, por parte de las dependencias y entidades, órganos autónomos, entidades federativas, con la participación que corresponda a sus municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y los representantes de los emprendedores, los trabajadores y las instituciones educativas y de investigación en las que se realice investigación aplicada a la planta productiva, con el fin de materializar y cumplir con los objetivos, estrategias, metas y acciones que se adopten en el marco del Comité Nacional de Productividad, y

**XV. Impulsar la electromovilidad como sector estratégico para el incremento sostenido de la productividad y la competitividad de la economía nacional, mediante el fortalecimiento de cadenas de valor, la promoción de inversión productiva, el desarrollo de proveeduría nacional, la innovación tecnológica, la formación de capital humano especializado, la infraestructura económica y logística asociada, y el aprovechamiento industrial sustentable de baterías, componentes, desarrollo de infraestructura de recarga y materiales vinculados con dicha actividad.**

### Artículo 4.- ...

#### I. a IV. ...

**IV. Bis. Electromovilidad: Los sistemas de transporte terrestre basados en vehículos ligeros y pesados con un sistema de tracción eléctrica o sistema híbrido que toman energía de un sistema de suministro eléctrico y que se utilizan para transportar personas o bienes materiales.**

#### V. a XV. ...





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

### Artículo 5.- ...

...

...

**El Programa Especial para la Productividad y la Competitividad deberá incorporar, cuando corresponda, objetivos, estrategias, líneas de acción, indicadores y metas orientados al desarrollo de la electromovilidad como sector estratégico, incluyendo la articulación regional de cadenas productivas, la innovación, la infraestructura económica y logística asociada, el desarrollo de proveedores y la formación de capacidades técnicas y laborales.**

### Artículo 8.- ...

I. a IV. ...

V. Instrumentos específicos de ejecución, tales como inversión en infraestructura física, creación de competencias humanas, investigación y desarrollo, innovación e infraestructura digital; compras y obras públicas; desarrollo de proveedores; capital de riesgo y capital semilla con el impulso de las instituciones de banca de desarrollo; capacitación, formación, asesoría; asistencia técnica; mejora regulatoria, y los demás que se establezcan en esta Ley y en las políticas que se deriven de la política nacional de fomento económico;

VI. Indicadores de desempeño, con sus respectivas metas a lograr en el periodo del programa, que permitan evaluar los resultados obtenidos por la implementación de las políticas citadas en las fracciones anteriores, y

**VII. Tratándose de sectores estratégicos, con la transición tecnológica y la electromovilidad, la política nacional de fomento económico procurará promover, de manera transversal, sectorial y regional, la integración de cadenas productivas, el escalamiento tecnológico, la atracción de**





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

**inversión, el fortalecimiento de proveedores nacionales, la infraestructura económica y logística asociada, la investigación aplicada, la innovación, la reciclabilidad y aprovechamiento industrial de baterías y componentes, así como la formación de talento especializado, en congruencia con las disposiciones aplicables en materia energética, ambiental, industrial y de movilidad.**

### Artículo 11.- ...

#### I. a XVII. ...

**XVI Bis.** Impulsar la participación laboral de las mujeres y personas jóvenes, en términos del Programa Especial para la Productividad y la Competitividad;

**XVII.** Proponer medidas, acciones, metas e instrumentos para fortalecer la electromovilidad como sector estratégico de productividad y competitividad, con énfasis en innovación, desarrollo de proveedores, integración regional, infraestructura económica y logística, formación de capital humano y contenido nacional, y

**XVIII.** Las demás que le confieran las disposiciones jurídicas aplicables.

### Artículo 19.- ...

...

**Los informes a que se refiere este artículo deberán incorporar, cuando la electromovilidad haya sido incluida en el Programa Especial para la Productividad y la Competitividad, un apartado específico sobre su avance, desempeño e impacto en materia de inversión, productividad, integración de proveedores, innovación, formación de capacidades, infraestructura económica y desarrollo regional.**

## Artículos Transitorios





## “2026, Año de Margarita Maza Parada”

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

**Segundo.** Dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, el Ejecutivo Federal deberá realizar los ajustes conducentes al Programa Especial para la Productividad y la Competitividad, a fin de incorporar, en su caso, objetivos, estrategias, líneas de acción, indicadores y metas vinculados con la electromovilidad como sector estratégico.

Dado en el Salón de sesiones del Senado de la República, a los 18 días del mes de marzo de 2026.

---

**SEN. MAKI ESTHER ORTIZ DOMÍNGUEZ  
INTEGRANTE EL GRUPO PARLAMENTARIO DEL  
PARTIDO VERDE ECOLOGISTA DE MÉXICO**

