

INICIATIVA QUE EXPIDE LA LEY DE PROMOCIÓN Y FOMENTO A LA MOVILIDAD ELÉCTRICA O ELECTROMOVILIDAD, A CARGO DE LA DIPUTADA ALMA MONSERRAT CÓRDOBA NAVARRETE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La suscrita, Alma Monserrat Córdoba Navarrete, integrante de la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y 6, numeral 1, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea **iniciativa con proyecto de decreto por el que se expide la Ley de Promoción y Fomento a la Movilidad Eléctrica o Electromovilidad**, al tenor de la siguiente.

Exposición de Motivos

I. Antecedentes

1. De acuerdo con la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, capítulo sexto, sección primera, artículo 39, párrafo 2, “la Cámara de Diputados contará con las comisiones ordinarias y especiales que requiera para el cumplimiento de sus funciones”.¹

2. Durante la LXV Legislatura de acuerdo con la necesidad de atender los temas neurálgicos de nuestro país, la Cámara de Diputados con base en las facultades que su marco jurídico le confiere; mediante la iniciativa con proyecto de decreto que reforma el artículo 39 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, a cargo de los diputados coordinadores de diversos grupos parlamentarios,² publicado en la Gaceta Parlamentaria año XXIV, número 5871, el jueves 23 de septiembre de 2021; y el decreto por el que se reforma el artículo 39 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos,³ publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de octubre de 2021, dando paso a la modificación de la denominación de cuatro comisiones y a la creación de cinco, entre ellas la de Movilidad.

3. El 21 de octubre de 2021 se instaló el pleno de la Comisión de Movilidad, presidida por el diputado Salomón Chertorivski Woldenberg, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, y donde se integró como secretaria la diputada Alma Delia Navarrete Rivera del Grupo Parlamentario Morena.

4. Dentro de los asuntos turnados a la Comisión de Movilidad, destaca la minuta con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, recibida el 1 de febrero de 2022 para posteriormente ser aprobada en el pleno de la Cámara de Diputados el 29 de marzo de 2022 y publicada para su entrada en vigor el 17 de mayo de 2022 en el Diario Oficial de la Federación.⁴

5. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial menciona en los artículos relacionados con la sostenibilidad:

Artículo 16. Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, (...) futuras generaciones.

Artículo 17. Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático. Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

Artículo 18. Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.⁴

5. En el plan de trabajo de la comisión se aprobó la realización del foro *Electromovilidad en México, por un futuro sustentable*, con el objetivo de conocer y dar a conocer los retos a los que se enfrenta nuestro país en esta materia, así como sentar las bases legislativas que impulsen una política pública específica; con la participación de autoridades, investigadores y expertos en la materia, la diputada Alma Delia Navarrete Rivera manifestó: “Creo que tenemos que poner énfasis en que este tema esté regulado y normado, además de estimular a los negocios y al ambiente”,⁵ haciendo patente su interés por este tema.

6. El pasado 10 de abril de 2024, la Diputada Alma Delia Navarrete Rivera presentó para el inicio de su proceso legislativo, la iniciativa con proyecto de decreto que expide la Ley de Fomento a la Electromovilidad; publicada en la Gaceta Parlamentaria número 6505-II-1, del martes 16 de abril de 2024, con número de expediente 8229. Fue turnada (80)⁶ a las Comisiones Unidas de Movilidad, y de Medio Ambiente y Recursos Naturales, con opinión de la Comisión de Presupuesto y Cuenta Pública, de acuerdo con la comunicación de la Presidencia de la Mesa Directiva de la Cámara de Diputados, publicada en la Gaceta Parlamentaria, año XXVII, número 6515-X, del martes 30 de abril de 2024.⁷

7. Con la conclusión de la LXV Legislatura y al no ser dictaminada la iniciativa en comento, con base en el Artículo 184, numeral 2, y el transitorio segundo del Reglamento de la Cámara de Diputados, la iniciativa se tiene por desechada, procediendo a su archivo como asunto total y definitivamente concluido.

Por todo lo anteriormente expuesto, no sin antes dar el crédito correspondiente como proponente inicial de esta iniciativa a la Diputada Federal de la LXV Legislatura Alma Delia Navarrete Rivera, hoy, me permito retomar esta iniciativa con las correspondientes actualizaciones, con el fin de continuar con la encomienda de la creación de las leyes que propicien alcanzar nuestros objetivos en Materia de Movilidad y Sostenibilidad, además del avance hacia el cumplimiento de los compromisos pactados nacional e internacionalmente para una mejor calidad de vida de las generaciones presentes y futuras.

II. Introducción

El incremento de gases como el CO₂, CH₄ y N₂O, vinculados con el avance de las actividades humanas, como la industria, la deforestación y principalmente la quema de combustibles fósiles, ha llevado a un aumento de la retención de calor en la Tierra. Este fenómeno, conocido como *calentamiento global y cambio climático*, se manifiesta en alteraciones climáticas severas como sequías, problemas en la producción de alimentos, incendios, inundaciones, heladas y lluvias intensas en periodos atípicos.

Si no se altera la tendencia de emisión de gases de efecto invernadero (GEI) de los últimos 150 años, el declive en la calidad de vida en nuestro planeta, provocado por el incremento de estos gases en la atmósfera, podría volverse irreversible.

En este contexto, resulta crucial identificar las principales fuentes de emisión de GEI tanto a nivel global como local, para implementar estrategias de mitigación que reduzcan dichas emisiones, ya sea a través de esfuerzos individuales, comunitarios, regionales, nacionales, y tanto del sector público como del privado.

Las acciones para mitigar estas emisiones a gran escala suelen ser promovidas y ejecutadas por gobiernos e industrias. Sin embargo, existen numerosas iniciativas que pueden ser adoptadas a nivel individual o en pequeños grupos, frecuentemente mediante la adopción de tecnologías menos contaminantes y más respetuosas con el ambiente.

Las principales áreas donde se ha logrado una reducción significativa de emisiones mediante tecnologías innovadoras incluyen la iluminación de edificaciones, la transición a medios de transporte terrestre más limpios, el uso de energías renovables, la mejora en la eficiencia energética de aparatos existentes y cambios en las prácticas de gestión y en el comportamiento de los consumidores.

Según el Banco Mundial, el transporte contribuye con el 20 por ciento de las emisiones globales de GEI. Dado el crecimiento económico global, se estima un aumento de hasta 60 por ciento en estas emisiones, mientras que la ONU anticipa que el número de vehículos se duplicará para 2050. Esto subraya la urgencia de reducir las emisiones de GEI en este sector para mitigar su impacto en el clima.

La adopción de vehículos que incluyen componentes de impulso electrificado representa un avance crucial para disminuir la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) en el sector del transporte. Durante las últimas dos décadas, estos vehículos han visto significativas mejoras tecnológicas, lo que ha llevado a una reducción en sus costos y en su impacto ambiental. A pesar de que la industria automovilística ha hecho importantes avances en el desarrollo de nuevas tecnologías, para alcanzar una mejora sustancial en la productividad y fomentar un entorno más sostenible desde el punto de vista ambiental y climático, será indispensable incrementar la comercialización, financiación, innovación y, fundamentalmente, la implementación y el monitoreo de políticas públicas orientadas hacia la movilidad eléctrica o electromovilidad, según indica el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2018).

El Acuerdo de París, suscrito por México en 2015, establece el compromiso de los países participantes para descarbonizar sus economías y limitar el aumento de la temperatura global bien por debajo de 2 grados Celsius, aspirando a no superar 1.5 grados en relación con los niveles preindustriales.

Para cumplir este compromiso, cada nación ha propuesto sus propias Contribuciones Determinadas a nivel Nacional con el objetivo de disminuir sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). En su NDC inicial de 2015, México se propuso reducir sus emisiones de GEI en 22 por ciento para 2030, meta que podría incrementarse hasta el 36% con el debido apoyo y financiamiento internacional. Estos objetivos se integraron en la modificación de la Ley General de Cambio Climático. Además, la Ley de Transición Energética, promulgada el mismo año, fija el objetivo de que para 2024, al menos 35 por ciento de la energía eléctrica generada en México provenga de fuentes limpias.

En la cumbre climática Cop 27 de 2022, México actualizó su compromiso, elevando su meta de reducción de emisiones de GEI a 30 por ciento para 2030, mejorando su objetivo previo, de 22. Con el apoyo y financiamiento adecuados a escala internacional, esta meta podría aumentarse hasta 40 por ciento, según informó la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Para alcanzar estos ambiciosos objetivos, es crucial analizar y atender las emisiones de los sectores que más contribuyen al total de GEI en México, país que se sitúa en el duodécimo lugar mundial en términos de emisiones. Los sectores más contaminantes incluyen el transporte, la generación de electricidad y la agricultura. Esto subraya la necesidad de implementar soluciones efectivas para reducir las emisiones, especialmente en el sector del transporte.

III. Justificación

La presente propuesta y eventual aprobación de la Ley de Promoción y Fomento a la movilidad eléctrica o electromovilidad se basa en varios aspectos fundamentales que se interrelacionan y refuerzan mutuamente. En primer lugar, la necesidad de combatir el cambio climático y reducir la contaminación atmosférica es evidente, especialmente considerando los compromisos adquiridos por México en el Acuerdo de París y las metas establecidas en la Cop 27. Por lo que la movilidad eléctrica o electromovilidad surge como una solución efectiva para disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la calidad del aire en las ciudades, lo cual impacta positivamente en la salud pública.

La creación de una legislación específica para la movilidad eléctrica o electromovilidad en México se sustenta en el compromiso del país de asegurar el derecho a un ambiente saludable, tal como lo dicta el artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Este compromiso se refleja en varias leyes federales, incluidas la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (LGEEPA), la Ley General de Cambio Climático (LGCC), y la Ley de Transición Energética (LTE). Estas normativas fomentan el uso de tecnologías sustentables y buscan disminuir las emisiones nocivas. Específicamente, la LGEEPA y la LGCC contienen normas para la conservación ambiental, así como para la prevención y gestión de la contaminación del aire, incentivando el uso de tecnologías y combustibles menos contaminantes. La LTE, por otro lado, se enfoca en diversificar las fuentes de energía, fomentar el uso de energías renovables y mejorar la eficiencia energética en varios ámbitos, incluyendo el transporte. En este marco, la movilidad eléctrica o electromovilidad emerge como una iniciativa crucial para minimizar el impacto ambiental del sector de transporte, contribuyendo de esta manera al logro de un desarrollo sostenible y al cumplimiento de los objetivos internacionales de México en su combate contra el cambio climático.

Por otro lado, la transición hacia la movilidad eléctrica o electromovilidad representa una oportunidad única para impulsar el crecimiento económico y la competitividad de México en el mercado global de vehículos electrificados. La Ley de Promoción y Fomento a la movilidad eléctrica o Electromovilidad incentivará la inversión en el sector, generando empleo y fortaleciendo la cadena de suministro nacional. Al mismo tiempo, la adopción de vehículos electrificados contribuirá a reducir la dependencia de las importaciones de combustibles fósiles y promoverá el uso de energías renovables, disminuyendo la vulnerabilidad económica del país ante fluctuaciones en los precios internacionales del petróleo.

Además, esta ley tendrá un papel crucial en la estimulación de la innovación tecnológica y la formación de capital humano en el ámbito de la movilidad eléctrica o electromovilidad. La creación de incentivos y programas de apoyo fomentará la investigación y desarrollo de nuevas tecnologías, así como la capacitación y especialización de técnicos y profesionales.

La equidad y accesibilidad en el transporte también se verán beneficiadas por la Ley de Promoción y Fomento a la movilidad eléctrica o Electromovilidad. Los vehículos electrificados ofrecen costos de operación y mantenimiento más bajos en comparación con los vehículos de combustión interna, lo que facilita su acceso a diferentes segmentos de la población, incluyendo comunidades rurales y áreas urbanas marginadas. La promoción del transporte público electrificado mejorará la movilidad urbana y contribuirá a reducir las brechas socioeconómicas.

Finalmente, es fundamental contar con un marco regulatorio integral que promueva y apoye la adopción de la movilidad eléctrica o electromovilidad a nivel nacional. La Ley de Promoción y Fomento a la Movilidad Eléctrica o Electromovilidad permitirá la articulación de políticas y programas en los ámbitos federal, estatal y municipal, asegurando una implementación efectiva y coordinada en todo el territorio nacional. Además, establecerá estándares técnicos y de seguridad para la producción, importación, comercialización y uso de vehículos electrificados y su infraestructura de carga. En resumen, la Ley de Promoción y Fomento a Movilidad Eléctrica o Electromovilidad es una herramienta esencial para enfrentar los desafíos ambientales, económicos y sociales, en aras de garantizar un futuro más sostenible y próspero para México.

Por lo expuesto y fundado someto a consideración de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de

Decreto por el que se expide la Ley de Promoción y Fomento a la Movilidad Eléctrica o Electromovilidad

Único. Se **expide** la Ley de Promoción y Fomento a la Movilidad Eléctrica o Electromovilidad, para quedar como sigue:

Ley de Promoción y Fomento a la Movilidad Eléctrica o Electromovilidad

Título Primero Disposiciones Generales

Capítulo Único

Artículo 1. La presente ley es de orden público e interés general. Es reglamentaria del artículo 25 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Tiene por objeto impulsar, fomentar, promover y difundir el desarrollo y adopción de tecnologías de movilidad automotriz bajas en emisiones contaminantes provenientes de combustibles fósiles, con el fin de coadyuvar en materia de protección al ambiente y desarrollo sustentable, manteniendo la competitividad de los sectores productivos, en concordancia con la Ley General de Cambio Climático, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, la Ley de Transición Energética, la Ley de Planeación, y demás ordenamientos legales aplicables.

Artículo 2. Para los efectos de la presente ley se entenderá por

- Movilidad eléctrica o electromovilidad: Al uso de vehículos híbridos eléctricos, híbridos eléctricos conectables, eléctricos de batería y de celda de combustible.
- Infraestructura de carga: Instalaciones y equipos destinados a la carga de baterías de vehículos eléctricos, híbridos eléctricos conectables o de celda de hidrógeno.
- Operador de infraestructura de carga: Persona física o moral que instala, opera y mantiene infraestructura de carga.
- Vehículo de celda de combustible: vehículo eléctrico propulsado únicamente por un motor eléctrico donde la energía para el motor es suministrada por una celda electroquímica que

produce electricidad a través de la reacción de no combustión de un combustible consumible, típicamente hidrógeno.

- Vehículo eléctrico: vehículo automotor cuyo funcionamiento o propulsión es 100 por ciento de modo eléctrico y genera cero emisiones por combustión durante su operación.

- Vehículo híbrido eléctrico: vehículo automotor con dos o más sistemas que proporcionan energía, los cuales le proveen propulsión ya sea en conjunto o en forma independiente. Si cuenta con sistema de almacenamiento eléctrico, éste no se recarga a través de una conexión externa.

- Vehículo híbrido eléctrico conectable: vehículo automotor con dos o más sistemas que proporcionan energía, los cuales le proveen propulsión ya sea en conjunto o en forma independiente, en donde el sistema de almacenamiento eléctrico se recarga a través de una conexión externa.

Título Segundo Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica o Electromovilidad

Capítulo Único

Artículo 3. La estrategia nacional de movilidad eléctrica o electromovilidad será establecida por el poder ejecutivo de la federación y deberá elaborarse en atención a las disposiciones legales aplicables. Debe contener las bases para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica o electromovilidad, así como las condiciones regulatorias y la aplicación de los incentivos fiscales, económicos y no económicos, con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y contribuir a impulsar la transición energética y la sostenibilidad ambiental. Se regirá por los siguientes principios rectores:

I. Contribución a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos;

II. Promoción de la eficiencia energética y el uso de energías limpias;

III. Fomento a la investigación, desarrollo, innovación y transferencia tecnológica en movilidad eléctrica o electromovilidad;

IV. Establecimiento de incentivos fiscales, económicos y no económicos para impulsar la adopción de la movilidad eléctrica o electromovilidad;

V. Integración de la infraestructura de carga con fuentes de energía renovable;

VI. Cooperación interinstitucional e internacional en materia de movilidad eléctrica o electromovilidad; y

VII. Participación ciudadana y transparencia en el diseño, implementación y evaluación de políticas públicas en movilidad eléctrica o electromovilidad.

Artículo 4. Para la implementación de la estrategia nacional de movilidad eléctrica o electromovilidad, las autoridades competentes serán

I. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;

II. La Secretaría de Energía;

III. La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes;

IV. La Secretaría de Economía;

V. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público; y

VI. Las demás dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal y municipal, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 5. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en coordinación con el resto de las dependencias de la administración pública federal, los gobiernos de las entidades federativas y municipios, deberá elaborar y publicar en el Diario Oficial de la Federación la estrategia nacional de movilidad eléctrica o electromovilidad en un plazo no mayor al primer año después de cada cambio de gobierno, de conformidad con la Ley de Planeación. La estrategia establecerá los objetivos, metas, indicadores y acciones para impulsar la movilidad eléctrica o electromovilidad en México.

Título Tercero Fomento a la Movilidad Eléctrica o Electromovilidad

Capítulo II Incentivos Fiscales y Económicos

Artículo 6. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público establecerá en el ámbito de sus atribuciones y mediante disposiciones de carácter general, los incentivos fiscales aplicables a la adquisición de vehículos híbridos eléctricos, híbridos eléctricos conectables, eléctricos de batería y de celdas de combustible, así como a la instalación y operación de infraestructura de carga.

Artículo 7. Las autoridades competentes podrán otorgar incentivos económicos, en forma de subsidios, financiamiento y apoyos, a proyectos y acciones relacionados con la movilidad eléctrica o electromovilidad, conforme a los criterios y condiciones establecidos en la estrategia nacional de movilidad eléctrica o electromovilidad y demás disposiciones aplicables.

Capítulo II Desarrollo de Infraestructura de Carga

Artículo 8. La Secretaría de Energía, en coordinación con las demás autoridades competentes, elaborará y actualizará periódicamente un plan nacional de infraestructura de carga, que establecerá las metas, estrategias y acciones para el desarrollo y expansión de la infraestructura de carga en todo el territorio nacional, de conformidad con la estrategia nacional de movilidad eléctrica o electromovilidad.

Las metas establecidas en el plan nacional de infraestructura de carga deberán revisarse cada 5 años con finalidad de que el consumo de energía eléctrica de la misma cuente con diversas alternativas y la proporción de generación de energías limpias vaya en crecimiento gradual para alcanzar los niveles establecidos en los diversos acuerdos suscritos.

La Secretaría de Energía deberá considerar un mayor impulso a la producción de energías limpias que puedan ser alcanzadas bajo condiciones económicas y del mercado energético y de manera óptima.

Artículo 9. La Secretaría de Economía, en coordinación con las demás autoridades competentes, emitirá y actualizará los estándares técnicos y aplicables a los vehículos, híbridos eléctricos, híbridos eléctricos conectables, eléctricos de batería y de celda de combustible y a la infraestructura de carga, garantizando la interoperabilidad y seguridad, así como de los vehículos.

Artículo 10. Las autoridades responsables promoverán la integración de la infraestructura de carga con fuentes de energía renovable, disminuyendo así la dependencia de combustibles fósiles y reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero.

Capítulo III Investigación, Desarrollo e Innovación

Artículo 11. En colaboración con el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, las autoridades mexicanas impulsarán la investigación y el avance en el ámbito de la electromovilidad, incluyendo el desarrollo de baterías, sistemas de carga y la mejora en la eficiencia energética. Esto se logrará mediante la asignación de fondos, la convocatoria a proyectos y la creación de alianzas con entidades académicas, de investigación y del sector privado y público.

Artículo 12. Las entidades gubernamentales mexicanas, trabajando en conjunto con instituciones educativas y centros de capacitación, fomentarán la educación de personal calificado en movilidad eléctrica o electromovilidad y campos relacionados. Además, promoverán la actualización y formación continua de los trabajadores del sector.

Artículo 13. Las autoridades encargadas estimularán el intercambio de tecnología en el área de la movilidad eléctrica o electromovilidad, facilitando la cooperación entre universidades, centros de investigación, empresas y organizaciones tanto privadas como públicas, a nivel nacional e internacional.

Artículo 14. Las autoridades mexicanas se comprometen a promover el crecimiento y diversificación de la cadena de producción nacional en materia de movilidad eléctrica o de electromovilidad. Para ello, implementarán políticas y programas que incentiven la inversión, la innovación y la creación de empleo en este sector.

Artículo 15. En coordinación con instituciones educativas y de formación técnica, las autoridades en México impulsarán la integración de temáticas de movilidad eléctrica o electromovilidad en los currículos y programas educativos.

Capítulo IV Cooperación y Participación Internacional

Artículo 16. Las entidades gubernamentales fomentarán la colaboración global en el campo de la movilidad eléctrica o electromovilidad, participando activamente en conferencias internacionales, redes y tratados. Además, llevarán a cabo proyectos en conjunto con otros países y organizaciones internacionales para fortalecer este sector.

Artículo 17. Las autoridades se encargarán de difundir prácticas destacadas y casos de éxito en movilidad eléctrica o electromovilidad, tanto dentro como fuera del país, con la finalidad de optimizar y enriquecer la implementación de políticas y estrategias relacionadas con esta área.

Capítulo V Movilidad Eléctrica o Electromovilidad en el Transporte Público

Artículo 18. Las autoridades competentes, en coordinación con los gobiernos de las entidades federativas y municipios, fomentarán e incentivarán la transición de sistemas de transporte público hacia vehículos, híbridos eléctricos, híbridos eléctricos conectables, eléctricos de batería o de celda de combustible mediante la implementación de políticas, programas y acciones específicas.

Artículo 19. La promoción de la movilidad eléctrica o electromovilidad en el transporte público se llevará a cabo de manera complementaria e integrada con las políticas y programas de movilidad sustentable, con el objetivo de promover el uso de modos de transporte más sostenibles y menos contaminantes.

Capítulo VI Monitoreo, Evaluación y Transparencia

Artículo 20. Las instituciones correspondientes crearán y sostendrán sistemas para monitorear y evaluar los progresos y logros en la adopción de vehículos híbridos y eléctricos, así como el avance en la infraestructura de carga, empleando indicadores claros y cuantificables.

Artículo 21. Las entidades responsables asegurarán la disponibilidad de la información y fomentarán la liberación de datos en formato abierto sobre movilidad eléctrica o electromovilidad, para apoyar la toma de decisiones y el análisis de las políticas, programas y acciones ejecutadas.

Artículo 22. Las autoridades fomentarán el involucramiento de la ciudadanía en la creación, aplicación y revisión de las políticas, programas y medidas sobre la movilidad eléctrica o electromovilidad, a través de consultas públicas y la integración de formas de participación ciudadana en los procesos decisorios.

Artículo 23. Las autoridades elaborarán y actualizarán las regulaciones y normativas técnicas necesarias para la efectiva implementación de esta Ley, trabajando en conjunto con los sectores público y privado, y alineándose con lo establecido en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, la Ley de Transición Energética y la Ley General de Cambio Climático.

Artículo 24. Las entidades gubernamentales instaurarán mecanismos de coordinación entre instituciones para asegurar la cohesión y armonización de las políticas, programas y acciones en materia de movilidad eléctrica o electromovilidad con otras políticas y estrategias sectoriales y territoriales.

Artículo 25. Las autoridades asegurarán la participación de la ciudadanía y la realización de consultas públicas en la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de las políticas, programas y medidas en materia de movilidad eléctrica o electromovilidad, de acuerdo con lo previsto en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y otras normativas relevantes.

Artículo 26. Las autoridades se comprometerán a que las políticas, programas y acciones en materia de movilidad eléctrica o electromovilidad sean inclusivas y equitativas, considerando las necesidades y prioridades de diversos sectores de la población, incluyendo a personas con discapacidad, mujeres, jóvenes, adultos mayores y comunidades en situación de vulnerabilidad.

Artículo 27. Las instituciones responsables realizarán revisiones y actualizaciones periódicas de esta ley, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, las tendencias internacionales y las necesidades y prioridades nacionales en materia de movilidad eléctrica o electromovilidad, así como los hallazgos de los procesos de monitoreo y evaluación.

Artículo 28. Las violaciones a las disposiciones de la presente ley serán sancionadas conforme a lo establecido en las leyes y reglamentaciones aplicables, incluyendo la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, la Ley de Transición Energética y la Ley General de Cambio Climático.

Transitorios

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

Segundo. El Ejecutivo federal expedirá dentro de los 180 días siguientes a la entrada en vigor de la presente ley el reglamento. Asimismo, establecerá las adecuaciones de carácter orgánico, estructural y funcional para su debido cumplimiento.

Tercero. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor de la presente ley se cubrirán con cargo al presupuesto aprobado a las dependencias y entidades involucradas de la administración pública federal, para el ejercicio fiscal que corresponda a la entrada en vigor de esta ley y los subsecuentes que correspondan.

Notas

1 Sitio oficial de la Cámara de Diputados, Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/locg.htm>

2 Sitio oficial de la Cámara de Diputados, Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados, <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2021/sep/20210923-IV.pdf>

3 Sitio oficial de la Cámara de Diputados, Diario Oficial de la Federación, https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/locg/LOCG_ref43_06oct21.pdf

4 Sitio oficial de la Cámara de Diputados, <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

5 Sitio oficial de la Cámara de Diputados, <https://comunicacionsocial.diputados.gob.mx/index.php/boletines/realizan-foro-electromovilidad-en-mexico-por-un-futuro-sustentable> -

6 Sitio oficial de la Cámara de Diputados, <http://sil.gobernacion.gob.mx/Numeralia/Iniciativas/resultadosNumeraliaIniciativas.php?SID=&Origen=IL&Serial=2a547df38c14e403fdc8c23d036e12f5&Reg=234&Paginas=15&pagina=5#E66>

7 Gaceta parlamentaria, anexo X, <https://gaceta.diputados.gob.mx/>

Palacio Legislativo de San Lázaro, a 5 de noviembre de 2024.

Diputada Alma Monserrat Córdoba Navarrete (rúbrica)

Sil