



COMISIÓN DE MOVILIDAD

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

HONORABLE ASAMBLEA:

A la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados de la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión le fue turnada, para su estudio y dictamen, la Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 3 y 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, presentada por el Diputado Homero Ricardo Niño de Rivera Vela y suscrita por Diputadas y Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.

La Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados de la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 39, numerales 1 y 2, fracción XXXI y 45, numeral 6, incisos e) y f), ambos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 80, numeral 1, fracción II, 82, numeral 1, 84, 85 y 157, numeral 1, fracción I y 158, numeral 1, fracción IV, todos del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta Honorable Asamblea el presente dictamen en sentido positivo, con modificaciones, al tenor de la siguiente:

I. METODOLOGÍA

A. En el apartado denominado **ANTECEDENTES** se da constancia del trámite legislativo, es decir, del recibo y turno de la iniciativa materia del presente dictamen.

B. En el apartado denominado **CONTENIDO DE LA INICIATIVA** se exponen los motivos y alcances de la propuesta en estudio y se hace una síntesis de los temas que la componen.

C. En el apartado denominado **CONSIDERACIONES**, quienes integramos esta Comisión Dictaminadora expresamos los razonamientos y argumentos con los que se sustenta el sentido del dictamen.

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NINO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

D. Se presenta el **ACUERDO** que esta Comisión somete a la consideración del Pleno de la Cámara de Diputadas y Diputados.

A. ANTECEDENTES

I. En fecha 11 de diciembre de 2024 fue presentada la Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 3 y 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y fue publicada en la Gaceta Parlamentaria de la misma fecha.

II. La Presidencia de la Mesa Directiva determinó dictar el siguiente trámite: "Túrnese a la Comisión de Movilidad, para dictamen", en cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 82, 85 y 100 del Reglamento de la Cámara de Diputados.

III. Mediante oficio No. D.G.P.L. 66-II-4-124, de fecha 11 de diciembre de 2024, la Presidencia de la Comisión de Movilidad recibió una copia del Expediente No. 790 de la iniciativa en comento, el día 08 de enero de 2025.

IV. Mediante oficio No. LXVI/CM/043/2025 de fecha 19 de febrero de 2025, la Presidencia de la Comisión de Movilidad, con fundamento en el "ACUERDO DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD, QUE OTORGA PLENA FACULTAD A LA PRESIDENTA DE ESTA COMISIÓN, PARA LLEVAR A CABO ÚNICAMENTE CON SU FIRMA LOS TRÁMITES ADMINISTRATIVOS, FINANCIEROS Y PARLAMENTARIOS QUE SE REQUIERAN PARA EL TRABAJO CONTINUO EN ESTE ÓRGANO LEGISLATIVO", aprobado en la Primera Reunión de Junta Directiva celebrada el 05 de noviembre de 2024, y en los artículos 183 y 185 (entonces vigentes) del Reglamento de la Cámara de Diputados, solicitó prórroga por un plazo de cuarenta y cinco días con la finalidad de realizar un adecuado estudio y análisis de la iniciativa en comento.

V. Mediante oficio No. D.G.P.L. 66-II-4-298 de fecha 05 de marzo de 2025, la Presidencia de la Mesa Directiva, con fundamento en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara de Diputados, autorizó a la Comisión de Movilidad, prórroga hasta el 30 de junio de 2025, para dictaminar la iniciativa en comento.

VI. Mediante oficio No. LXVI/CM/046/2025 de fecha 19 de febrero de 2025, la Presidencia de la Comisión de Movilidad solicitó a la Mtra. Jennifer Krystel Castillo Madrid, Titular de la Unidad de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Energía, opinión técnica respecto a la

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

iniciativa objeto del presente dictamen. Se recibió opinión “en contra”, conforme a los argumentos que se presentan en el apartado sobre “**CONSIDERACIONES**”.

VII. Asimismo, en fecha 10 de febrero de 2025 la Comisión de Movilidad solicitó al Dr. Publio Rivera Rivas, Coordinador de Enlace y Seguimiento Parlamentario de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, opinión técnica respecto al presente dictamen. Se recibió opinión “a favor”, conforme a los argumentos que se presentan en el apartado sobre “**CONSIDERACIONES**”.

B. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

El Diputado proponente y las Diputadas y Diputados que suscriben la iniciativa, señalan los siguientes argumentos:

- a) Transformar la manera en la que nos desplazamos constituye uno de los mayores desafíos de la transición hacia una economía con bajas emisiones de carbono y al mismo tiempo, resiliente a los efectos del cambio climático.
- b) La economía mexicana se ubica en la posición 12 de las mayores economías del mundo, es la segunda de América Latina, de acuerdo con datos del Banco Mundial, cuenta con instituciones macroeconómicas sólidas y una base manufacturera diversificada. Sin embargo, los retos para la reducción de emisiones de gases efecto invernadero (GEI) para el año 2050, demandan una profunda transformación de los sistemas de energía y de sectores como el transporte, una de las principales fuentes móviles² de contaminación atmosférica directa.
- c) Organizaciones no gubernamentales como el World Resources Institute, sostienen que el transporte es el segundo sector que más contribuye a las emisiones GEI a nivel mundial (con 6.9 GtCO₂eq en 2018, o 14.2 por ciento de las emisiones totales), con una tasa de crecimiento anual de 1.9 por ciento. Dentro del sector, los vehículos de pasajeros son los mayores contribuidores (45 por ciento), seguidos por los vehículos de carga (29 por ciento) y la aviación internacional y doméstica (12 por ciento).
- d) Por su parte, el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONUHábitat) desde 2014, ha sostenido que las ciudades mexicanas padecen serios problemas de contaminación ambiental y que el sector transporte es una de sus principales causas al contribuir con 20.4 por ciento de la emisión de GEI, de los cuales 16.2 por ciento proviene del subsector automotor, en su mayoría, por viajes en transporte individual motorizado y, que en las zonas metropolitanas como el Valle de México –actualmente denominada zona metropolitana de la Ciudad de México–, las emisiones generadas por vehículos, representan hasta un 60 por ciento de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas (PM-10), y lo más grave es que de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), anualmente fallecen en nuestro país 14 mil 700 personas a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire.
- e) Adicionalmente, los congestionamientos viales en las principales arterias que comunican los centros urbanos conllevan a un deterioro de la calidad del aire y por ende, de la salud de la población.
- f) El Índice de las Ciudades Prósperas (CPI) de ONU-Hábitat 2018, reveló como parte de los hallazgos preliminares respecto al Área Metropolitana de Monterrey “las personas emplean el doble de tiempo

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

en cruzarla, si hacen uso un medio de transporte público que cuando se mueven en vehículos particulares y que el tiempo promedio para atravesar la aglomeración urbana es de seis horas si el trayecto se hace en transporte público y la mitad (tres horas) si se utiliza un vehículo privado".

- g) Adicionalmente, en la segunda semana de enero de 2024, la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM), específicamente los municipios de Apodaca, Juárez, Cadereyta, San Pedro Garza García, San Nicolás de los Garza y el sur de Monterrey, se ubicaron entre las 10 ciudades más contaminadas del mundo, al superar los 400 puntos de calidad del aire considerada como peligrosa de acuerdo con el ranking internacional del sitio web Índice de Calidad del Aire (AQI).
- h) Ante la problemática de contaminación generada por el transporte que prioriza el uso de combustibles fósiles, resulta indispensable enfatizar que, en mayo de 2023, el Estado mexicano a través de la Semarnat, dio un paso fundamental al desarrolló la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica desde una perspectiva sustentable que permita reducir las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero y contaminantes climáticos de vida corta del sector transporte, a través de la incorporación del principio central del establecimiento de metas de reducción de emisiones.
- i) El anteproyecto de la ENME se publicó el 2 de mayo de 2023 en el portal web de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (Conamer) y forma parte del Programa Especial de Cambio Climático y de la planeación de las tecnologías en bajo carbono, orientado a la promoción de proyectos de transporte público y de carga local de bajo carbono.
- j) La ENEM, como instrumento de política pública contiene acciones prioritarias para la determinación de las condiciones técnicas, tecnológicas, financieras, legales, institucionales, administrativas y de incentivos que posibilitarán la transición ordenada y equitativa, con meta al 2030, hacia esquemas de movilidad sustentable que reduzcan la dependencia de los hidrocarburos, así como metas de reducción de emisiones, priorizando a las personas en situación de vulnerabilidad, la democratización del uso de la tecnología y la adopción de un enfoque de género.
- k) Asimismo, la ENEM es resultado de un trabajo conjunto de más de 250 actores de la Administración Pública Federal (APF), gobiernos estatales y municipales, sector privado, y organismos no gubernamentales, como se detalla en la tabla siguiente:

Desarrollo de la movilidad eléctrica en México principales actores, partícipes e interesados

Administración pública federal

- Presidencia del gobierno de México
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat)
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP)
- Secretaría de Energía (Sener)
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)
- Secretaría de Economía (SE)
- Secretaría Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu)
- Litio para México (Litio Mx) • Comisión Federal de Electricidad (CFE)
- Comisión Reguladora de Energía (CRE)
- Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (CONUEE)
- Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC)
- Instituto Mexicano del Transporte (IMT)
- Instituto Nacional de Electricidad y Energías Limpias (INEEL)
- Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras) y



DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

- Comisión Ambiental de la Megalópolis (Came).

Gobiernos de las entidades federativas

- Secretarías de Medio Ambiente
- Secretarías de Movilidad
- Secretarías de Transporte
- Secretarías de Finanzas
- Secretarías de Planeación
- Secretarías de Energía
- Secretarías de Desarrollo Sustentable y
- Secretarías de Desarrollo Urbano y Vivienda.

Iniciativa privada

- Tesla
- BMW
- Bosch
- VW
- Yutong
- Sunwin
- Nissan
- BYD
- CANAME
- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA)
- Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT)
- Volvo
- Scania
- Potencia Industrial
- Procobre, Centro Mexicano de Promoción del Cobre
- Zacua
- Bimbo
- Motores Limpios
- Megaflux
- Element fleet
- Vemo
- Econdeuce
- Dina
- Grupo Modelo México
- Italika
- Automotriz
- Siemens y
- Daimler Truck México.

Organismos internacionales

- Embajada Británica en México
- World Resources Institute (WRI México)

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

- GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit)
- Carbon Trust
- International Council on Clean Transportation (ICCT)
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)
- ONU Medio Ambiente Panamá.

Sector servicios

- Operadores del transporte público
- Proveedores de energía eléctrica
- Empresas de mantenimiento de unidades de transporte y
- Empresas de servicios tecnológicos de transporte.

Academia y organizaciones de la sociedad civil

- Universidades, academia y centros de investigación
- Organizaciones sindicales de transporte y
- Organizaciones de la sociedad civil.

- I) A partir de la implementación efectiva de la ENME, como factor clave y preponderante para lograr la reducción de gases de efecto invernadero y cumplir con las metas, mejor conocidas como contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC, por sus siglas en inglés) en términos del Acuerdo de París, instrumento internacional de naturaleza vinculante, en vigor a partir el 4 de noviembre de 2016 y tratándose de México, el 21 de abril de 2016, en el que se prevé que, a partir de 2023, cada cinco años se hará una evaluación de las contribuciones determinadas a nivel nacional INDC de mitigación y adaptación al cambio climático, para que los países incrementen sus compromisos.
- m) En concordancia con los objetivos de la ENME, se considera necesario visibilizar el tema de la movilidad eléctrica más allá de considerarla una opción o alternativa social y ambientalmente viable a la problemática persistente en materia de contaminación atmosférica y GEI, esta debe reconocerse como una estrategia indispensable para sentar las bases de una política de Estado en un contexto de crisis climática.
- n) Como diputado por el Distrito 1 de San Pedro Garza García y Santa Catarina Nuevo León, estoy convencido que la LXVI Legislatura de la Cámara de Diputados, debe reconocer en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), el concepto de movilidad eléctrica o electromovilidad como un término que se utiliza para todo tipo de transportes, que emplean tecnologías de propulsión eléctrica de manera total o parcial¹³ y de igual forma, incorporar a la Secretaría de Energía en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (SNMSV), como mecanismo único de coordinación entre autoridades competentes y los tres órdenes de gobierno y los sectores de la sociedad en la materia para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
- o) Uno de los grandes avances del Estado mexicano en materia de movilidad y seguridad vial, lo constituye la reforma a la fracción XXIX-C del artículo 73; el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, y el párrafo segundo del Apartado C del artículo 122; y la adición de un último párrafo al artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en vigor a partir del 19 de diciembre de 2020, que ha posicionado a nuestro país como un referente en la materia y de acciones clave para mitigar los efectos de cambio climático y la contaminación atmosférica por GEI.

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

- p) Así lo confirma la ENME, al identificar sinergias con la LGMSV respecto al objetivo común de establecer un marco institucional y normativo que posicione a México como un referente en el desarrollo de la movilidad eléctrica como una alternativa sustentable para la reducción de emisiones.
- q) En particular, estos puntos de concordancia se ven reflejados en los artículos 15, 16, 17 y 18 de la LGMSV que hacen referencia al impulso de una movilidad eficiente en los tres órdenes de gobierno que genere los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas y el medio ambiente, fomente políticas que hagan frente a los efectos del cambio climático y promueva innovaciones tecnológicas en los sistemas de transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura y como parte de los retos que enfrenta el tema de la movilidad eléctrica en México, la ENME ha identificado los siguientes:

Retos de la movilidad eléctrica en México

- La transición hacia una movilidad eléctrica tiene que priorizar el transporte público
- Desarrollar la Red de Infraestructura
- Cambiar el paradigma de las personas usuarias de vehículos eléctricos
- Garantizar el acceso a vehículos eléctricos a la población en general

- r) Adicionalmente, en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático Partes (COP 26) en Glasgow Reino Unido, llevada a cabo del 31 de octubre al 13 de noviembre de 2021, México refrendó su compromiso con el multilateralismo como la mejor vía para redoblar esfuerzos en la lucha contra el cambio climático y se unió a la declaración para la disminución de metano para reducir las emisiones contaminantes de ese gas hasta en 30 por ciento para 2030.
- s) En concordancia con los compromisos internacionales asumidos por el Estado mexicano, se considera viable y relevante la incorporación de la Secretaría de Energía (Sener), en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial atendiendo a las atribuciones previstas en el apartado B del artículo 7 de la LGMSG y las previstas en las fracciones II, VI, XXI, XXVI, XXVII, XXVIII y XXIX del artículo 33 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que a la letra establece:

Artículo 33. A la Secretaría de Energía corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

II. Ejercer los derechos de la Nación en materia de petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos y gaseosos; de minerales radioactivos; así como respecto del aprovechamiento de los bienes y recursos naturales que se requieran para generar, transmitir, distribuir, comercializar y abastecer energía eléctrica;

VI. Elaborar y publicar anualmente un informe pormenorizado que permita conocer el desempeño y las tendencias del sector eléctrico nacional;

XXI. Requerir la información necesaria para el desarrollo de sus funciones a órganos desconcentrados, órganos reguladores coordinados, entidades paraestatales y empresas productivas del Estado y en general, a toda persona física o moral que realice cualquiera de las actividades a que se refieren la Ley de Hidrocarburos, la Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en Materia Nuclear y la Ley de la Industria Eléctrica. La Secretaría de Energía coordinará con la Comisión Reguladora de Energía, la determinación de las tarifas reguladas de los servicios establecidos en la Ley de la Industria Eléctrica;

XXVI. Revisar y, en su caso, autorizar las reglas de operación del Mercado Eléctrico Mayorista y emitir disposiciones administrativas de carácter general que permitan su vigilancia;

XXVII. Establecer los términos de estricta separación legal que se requieren para fomentar el acceso abierto y la operación eficiente del sector eléctrico y vigilar su cumplimiento;

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

XXVIII. Verificar el cumplimiento de la regulación que emita para la industria eléctrica y demás disposiciones administrativas aplicables, realizar visitas de verificación y requerir a las personas físicas y morales con actividades en el sector, la información que permita conocer el desempeño de la industria eléctrica y dictar las medidas que resulten aplicables, conforme a la Ley de la Industria Eléctrica;

XXIX. Fijar la política de eficiencia energética de la industria eléctrica y la política para establecer nuevas centrales eléctricas tendientes a satisfacer las necesidades del país y a dicha política de eficiencia energética de la industria eléctrica, así como establecer los requerimientos obligatorios en materia de energías limpias para la generación eléctrica;

- t) Por su parte, el artículo 11 de Ley de la Industria Eléctrica, -disposición que tiene por objeto regular la planeación y el control del Sistema Eléctrico Nacional, el Servicio Público de Transmisión y Distribución de Energía Eléctrica y las demás actividades de la industria eléctrica-, reconoce como facultades de la Sener, las siguientes:

Artículo 11. La Secretaría está facultada para:

- I. Establecer, conducir y coordinar la política energética del país en materia de energía eléctrica;
- II. Formular los programas sectoriales para el desarrollo de la industria eléctrica conforme al Plan Nacional de Desarrollo;
- III. Dirigir el proceso de planeación y la elaboración del Programa de Desarrollo del Sistema Eléctrico Nacional;
- IV. Elaborar y publicar anualmente un informe pormenorizado que permita conocer el desempeño y las tendencias de la industria eléctrica nacional;
- V. Asegurar la coordinación con los órganos reguladores en materia de la industria eléctrica, las demás autoridades relevantes para la industria eléctrica, el Cenace y el Centro Nacional de Control del Gas Natural;
- VI. Constituir, en coordinación con la CRE, un comité de evaluación que revisará el desempeño del Cenace y del Mercado Eléctrico Mayorista;
- VII. Establecer y vigilar los términos para la separación legal de integrantes de la industria eléctrica y la desincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones;
- VIII. Llevar a cabo los procedimientos de consulta, y resolver sobre las evaluaciones de impacto social para proyectos de infraestructura relacionados con la industria eléctrica;
- IX. Establecer los requisitos para la adquisición de Certificados de Energías Limpias;
- X. Establecer los criterios para el otorgamiento de los Certificados de Energías Limpias;
- XI. Determinar, con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, otras tecnologías que se consideran Energías Limpias;
- XII. Desarrollar los programas indicativos para la instalación y retiro de Centrales Eléctricas tendientes a satisfacer las necesidades del país, incorporando los requisitos a que se refiere la fracción IX del presente artículo;
- XIII. Preparar y coordinar la ejecución de los proyectos estratégicos de infraestructura necesarios para cumplir con la política energética nacional;
- XIV. Emitir opinión sobre las reglas del mercado;
- XV. Emitir opinión sobre la operación del mercado mayorista;
- XVI. Con opinión de la CRE, establecer los mecanismos, términos, plazos, criterios, bases y metodologías bajo los cuales los suministradores de servicios básicos tendrán la opción de celebrar los contratos de cobertura eléctrica basados en los costos de las centrales eléctricas legadas y los contratos de las centrales externas legadas;
- XVII. Establecer criterios para la delimitación de las Centrales Eléctricas, las redes de transmisión, las redes de distribución, los Centros de Carga y el Sistema Eléctrico Nacional, y para clasificar las instalaciones eléctricas en las categorías correspondientes;
- XVIII. Fomentar el otorgamiento de créditos y otros esquemas para el financiamiento de Centrales Eléctricas de Generación Limpia Distribuida;

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO ROMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

- XIX. Establecer obligaciones de cobertura para el Suministro Eléctrico en las comunidades rurales y zonas urbanas marginadas e instrumentar los mecanismos para dirigir recursos económicos a este fin;
- XX. Autorizar los programas de ampliación y modernización de la Red Nacional de Transmisión y de las Redes Generales de Distribución que sean sometidos por el CENACE o por los Distribuidores y solicitar cambios a los mismos, escuchando la opinión que, en su caso, emita la CRE;
- XXI. Instruir a los transportistas y los distribuidores la ejecución de los proyectos contenidos en los programas de ampliación y modernización de la Red Nacional de Transmisión y de las Redes Generales de Distribución; XXII. Determinar la formación de asociaciones o la celebración de contratos y realizar la convocatoria de particulares a fin de celebrar dichas asociaciones o contratos, en los casos indicados en el artículo 31 de esta Ley;
- XXIII. Establecer los porcentajes mínimos y demás condiciones de contenido nacional en la proveeduría de los contratos a que se refiere el artículo 30 de esta Ley, de acuerdo con la naturaleza de la contratación, la regulación tarifaria y conforme a los tratados internacionales de los que México sea parte;
- XXIV. Formar las asociaciones o celebrar los contratos necesarios para prestar el Servicio Público de Transmisión y Distribución de Energía Eléctrica;
- XXV. Determinar y ajustar periódicamente los niveles de consumo o demanda total y de consumo o demanda por Centro de Carga que se requieran para que un Usuario Final se registre como Usuario Calificado, y emitir las disposiciones correspondientes;
- XXVI. Determinar las condiciones para la transferencia de los derechos y obligaciones de los Suministradores de Servicios Básicos cuando incumplan con sus obligaciones de pago o de garantía frente al Cenace;
- XXVII. Vigilar la aplicación de las metodologías para evaluar la rentabilidad y retomos sobre el capital reportados por las empresas productivas del Estado y sus empresas productivas subsidiarias integrantes de la industria eléctrica;
- XXVIII. Prever la participación de testigos sociales en los procesos de negociación relacionados con la adquisición, uso, goce, servidumbre, ocupación o afectación superficial de los inmuebles, predios, terrenos, bienes o derechos necesarios para realizar las actividades de la industria eléctrica, y celebrar convenios de colaboración en relación con lo mismo;
- XXIX. Proponer al Ejecutivo federal la constitución de servidumbres legales;
- XXX. Promover la ocupación temporal, parcial o total, o la limitación de los derechos de dominio de los bienes inmuebles que sean necesarios para llevar a cabo las actividades de la industria eléctrica;
- XXXI. Administrar los inmuebles de propiedad federal a que esta ley se refiere, cuya administración no corresponda a la CRE, a las empresas productivas del Estado, a sus empresas productivas subsidiarias o al Cenace;
- XXXII. Proponer al titular del Ejecutivo Federal la intervención o requisita de las instalaciones eléctricas en los casos previstos en esta Ley y participar en el procedimiento correspondiente, en los términos del Decreto que al efecto se expida;
- XXXIII. Requerir y facilitar el acceso a la información señalada en esta ley y la demás información que, a juicio de la misma Secretaría, permita conocer el desempeño y las tendencias de la industria eléctrica nacional; XXXIV. Autorizar al Cenace la celebración de convenios con los organismos o autoridades que sean responsables de operar los mercados y sistemas eléctricos en el extranjero;
- XXXV. Autorizar los términos y convenios, así como la formación de asociaciones o celebración de contratos, a que se refiere el Capítulo VI del Título Segundo de la presente Ley;
- XXXVI. Regular, supervisar y ejecutar el proceso de estandarización y normalización en materia de la seguridad de las instalaciones de los usuarios finales;
- XXXVII. Definir los términos para la aprobación de las unidades de verificación a que alude la fracción V del artículo 33 de esta Ley y expedir los formatos correspondientes;
- XXXVIII. Verificar el cumplimiento de esta ley, sus Reglamentos y demás disposiciones administrativas aplicables, ordenar y realizar visitas de verificación, requerir la presentación de información e informes y

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO ROMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

citar a comparecer a los integrantes de la industria eléctrica, a fin de supervisar y vigilar, en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de las disposiciones jurídicas aplicables;

XXXIX. Investigar, identificar y denunciar a las personas que realicen actos u omisiones que tengan como objeto o consecuencia directa o indirecta influir en la toma de decisión de un servidor público, del personal o de los consejeros de las empresas productivas del Estado en la industria eléctrica para obtener un beneficio económico personal directo o indirecto, en el ámbito de sus atribuciones;

XL. Expedir y vigilar el cumplimiento de las disposiciones administrativas de carácter general en relación con las atribuciones que le confiere esta ley;

XLI. Imponer las sanciones que correspondan en términos de lo dispuesto en esta ley, sus Reglamentos y demás disposiciones jurídicas;

XLIII. Interpretar para efectos administrativos la presente Ley en el ámbito de sus facultades.

u) Por otra parte, en julio de 2023 la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (Conuee), publicó el documento Electromovilidad en México, que detalla las acciones llevadas a cabo por el gobierno federal y la iniciativa privada para contribuir al desarrollo de la electromovilidad en siete entidades federativas.

v) Respecto a la Alianza por la Electromovilidad en México (Alianza), la Conuee reconoció este esfuerzo en un grupo de trabajo enfocado en la promoción y la adopción de la electromovilidad en el país, con propuestas y soluciones integrales para la aplicación de la transición energética en toda la cadena de suministro y de esta forma, contribuir a generar mejoras en la calidad de vida de la población y preservar el medio ambiente; dicha instancia se integró por:

- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat).
- Secretaría de Energía (Sener).
- Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (Conuee).
- Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno de la Ciudad de México (Sedema).
- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).
- Cámara Nacional de Manufacturas Eléctricas (Caname).
- Copper Alliance.
- Instituto Nacional de Electricidad y Energías Limpias (INEEL).

w) Tratándose del mercado de vehículos eléctricos, la Conuee ha puesto énfasis en que los incentivos fiscales a vehículos particulares, -que van desde descuentos en casetas de cobro en carreteras de la Ciudad de México y el Estado de México; exención del pago del impuesto federal sobre automóviles nuevos (ISAN); deducción del ISR de la depreciación de vehículos eléctricos para cualquier contribuyente; deducción de hasta 25 por ciento del ISR de las inversiones en bicicletas convencionales; bicicletas y motocicletas, cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables; deducción de hasta 285 pesos diarios por automóvil del ISR por el uso o goce temporal de autos cuya propulsión sea a través de baterías eléctricas recargables, así como por automóviles eléctricos que, además, cuenten con motor de combustión interna o con motor accionado por hidrógeno; instalación gratuita por la Comisión Federal de Electricidad (CFE) de medidores para estaciones de carga que se instalen en los hogares; exención del pago del impuesto anual de la tenencia en los estados que aplican por los primeros 5 años y un descuento de 50 por ciento en los 5 años posteriores; exentos de la verificación vehicular en la zona metropolitana del Valle de México, además de no incluirse en las restricciones del uso de vehículos privados el programa "Hoy no circula" tratándose de vehículos pesados híbridos y eléctricos, están exentos de los impuestos de importación

DIC FAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

y exportación; bono de renovación para el programa de promoción de taxis, híbridos y eléctricos; 100 mil pesos para vehículos híbridos y 175 mil para vehículos eléctricos en la Ciudad de México; bono de renovación de hasta 500 pesos para vehículos eléctricos para vehículos de transporte de mercancías, bajas y cero emisiones; son un factor clave en el desarrollo de la cultura de la electromovilidad de los consumidores y en el aumento considerable de ventas de vehículos híbridos, en 2021 de 92.9 por ciento, comparado con las de 2020.

- x) Por lo que, en aras de fortalecer los mecanismos de coordinación e impulsar la utilización de energías limpias para moverse en cualquier ciudad de nuestro país, la presente expresión legislativa pretende, visibilizar la necesidad de promover una mejor movilidad como eje central de cualquier administración municipal o demarcación territorial de la Ciudad de México en la ley reglamentaria del derecho fundamental a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Por lo anterior, el Diputado Homero Ricardo Niño de Rivera Vela y las Diputadas y Diputados del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, proponen el siguiente Decreto:

"ARTÍCULO ÚNICO. Se adicionan la fracción XXXIV Bis al artículo 3 y la fracción IV al artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 3. ...

...

I. a XXXIV. ...

XXXIV. Bis. Movilidad eléctrica o electromovilidad: Conjunto de desplazamientos de todo tipo de transportes, que empleen tecnologías de propulsión eléctrica de manera total o parcial

XXXV. a LXXI. ...

Artículo 7. ...

...

A. ...

I. a III. ...

IV. La Secretaría de Energía;

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

V. y VI. ...

...

B. ...

Transitorio

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

C. CONSIDERACIONES

Esta Comisión Dictaminadora realizó el estudio y análisis de los planteamientos contenidos en la iniciativa, a fin de valorar su contenido, deliberar e integrar el presente Dictamen, tomando en cuenta:

PRIMERA. La Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados de la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión es competente para dictaminar la iniciativa presentada en el apartado de **ANTECEDENTES** de este dictamen, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 39, numerales 1 y 2, fracción XXXI y 45, numeral 6, incisos e) y f), ambos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con los diversos 80, numeral 1, fracción II, 82, numeral 1, 84, 85 y 157, numeral 1, fracción I y 158, numeral 1, fracción IV, todos del Reglamento de la Cámara de Diputados.

SEGUNDA. La iniciativa propone adicionar una fracción XXXIV Bis al artículo 3 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) para incluir la definición de “Movilidad eléctrica o electromovilidad” en el glosario de la Ley. Asimismo, se propone modificar la fracción IV del artículo 7 de la misma Ley, a fin de incorporar a la Secretaría de Energía del Gobierno Federal como integrante del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Esta Comisión Dictaminadora reconoce varios puntos a favor de la propuesta en materia de movilidad sostenible y del derecho a un medioambiente sano; sin embargo, se tiene a bien presentar, en primera instancia, los argumentos expuestos por las dependencias del Gobierno Federal respecto a la viabilidad técnica de la iniciativa que se dictamina.

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

La Secretaría de Energía (SENER) emitió opinión “en contra” de la iniciativa por considerar que contraviene lo dispuesto por los artículos 73, fracción XXIX-C de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) y 33 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), conforme a los siguientes argumentos:

1. Considerando que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial funge como el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, se determina que el proyecto de decreto que adiciona a los artículos 3 y 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), con relación a la integración de la Secretaría de Energía (SENER) a dicho Sistema Nacional, se contrapone a las facultades de la SENER conferidas a través del artículo 33 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, pues dentro de éstas no se establece alguna que determine que la SENER tenga participación en materia de movilidad y seguridad vial.
2. Adicionalmente y considerando que uno de los argumentos de la iniciativa de decreto es lo establecido en el artículo 73, fracción XXXIX-C de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el decreto se contrapone a dicho artículo toda vez que la adición que propone no está considerada dentro de las facultades de la SENER, atribuciones que están enfocadas a establecer, conducir y coordinar la política energética del país, así como supervisar su cumplimiento con prioridad en la seguridad y diversificación energéticas, el ahorro de energía y la protección del medio ambiente, para lo cual podrá, entre otras acciones y en términos de las disposiciones aplicables, coordinar, realizar y promover programas, proyectos, estudios e investigaciones sobre las materias de su competencia y no a política en materia de movilidad y seguridad vial.

Por lo tanto, de aprobarse el decreto en los términos actuales, sería indispensable modificar otras disposiciones legales relacionadas, dado que otorgar estas facultades excedería las competencias que le han sido delegadas a la SENER en la legislación vigente y contravendría los principios de legalidad y división de funciones establecidas en la normativa aplicable.

3. Adicionalmente y de considerarse trascendente la opinión de la SENER en este Sistema Nacional, la SENER podría participar de conformidad con el artículo 11 de los Lineamientos para la organización y operación del Sistema Nacional de Movilidad

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HÓMERO RICARDO NINO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

y Seguridad Vial, por los cuales se puede invitar a otras autoridades de movilidad que se consideren necesarias para participar en sus deliberaciones y emitir opiniones sobre temas específicos. Esta facultad permite asegurar que el Sistema Nacional cuente con el respaldo de opiniones especializadas y complementarias en la toma de decisiones para el cumplimiento de los objetivos de la Ley. En este sentido, no es necesario realizar modificaciones legislativas adicionales, ya que la estructura y los mecanismos de funcionamiento del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial contemplan estos procesos con antelación.

4. En lo que hace a la adición de una fracción XXXIV Bis al artículo 3 de la LGMSV, esta adición ya se encuentra prevista en ordenamientos regulatorios como la fracción XXXII del mismo artículo, que define a la “Movilidad” como el conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas; así como la fracción LXIV que define a un “Vehículo motorizado” como el vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora.

La adición de la fracción en dicho artículo resultaría redundante en el marco legal vigente, pues la movilidad ya contempla todo desplazamiento mediante diversos medios de transporte, incluyendo aquellos vehículos impulsados por motores eléctricos. Por consiguiente, incorporar definiciones adicionales sin justificación generaría únicamente incoherencias normativas e inconsistencias en la legislación actual.

5. La propuesta es considerada redundante y contraproducente, ya que contraviene y duplica el marco legal vigente, así como las políticas públicas establecidas que ya abordan de manera efectiva el problema planteado. En este contexto, tanto la normativa como las políticas actuales están diseñadas para enfrentar los desafíos descritos en la iniciativa, lo cual hace que la implementación de esta nueva propuesta resulte innecesaria y poco práctica.

Implementar medidas adicionales no solo duplicaría esfuerzos, sino que también conduciría a un uso ineficiente de recursos, los cuales podrían ser mejor canalizados hacia áreas que requieren atención urgente y prioritaria.

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Por su parte, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) emitió opinión “**a favor**” del presente proyecto de dictamen al considerar que no contraviene ni duplica ninguna disposición del orden jurídico nacional. Se señala que es necesaria su aprobación, puesto que permitirá el cumplimiento de mandatos constitucionales y/o legales que no se han regulado, o bien, mejoraría los mecanismos existentes para cumplir con dichos mandatos, de conformidad con los siguientes argumentos:

1. El legislador señala en la exposición de motivos de la iniciativa que la manera en la que nos desplazamos constituye uno de los mayores desafíos de la transición hacia una economía con bajas en emisiones de carbono y al mismo tiempo resiliente a los efectos del cambio climático.
2. Resalta que ante la problemática de contaminación generada por el transporte que prioriza el uso de combustibles fósiles, en mayo de 2023, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) dio un paso fundamental al desarrollar la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME) desde una perspectiva sustentable que permite reducir las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero y contaminantes climáticos de vida corta del sector transporte. Agrega que la ENME, como instrumento de política pública, contiene acciones prioritarias para la determinación de las condiciones técnicas, tecnológicas, financieras, legales, institucionales, administrativas y de incentivos que posibilitarán la transición ordenada y equitativa con meta al 2030, hacia esquemas de movilidad sustentable que reduzcan la dependencia de los hidrocarburos, así como metas de reducción de emisiones.
3. También indica que la ENME es resultado de un trabajo conjunto de más de 250 actores de la Administración Pública Federal (APF), gobiernos estatales y municipales, sector privado y organismos no gubernamentales. Expone que, en concordancia con los objetivos de la ENME, se considera necesario visibilizar el tema de la movilidad eléctrica más allá de considerarla una opción o alternativa social y ambientalmente viable a la problemática persistente en materia de contaminación atmosférica y gases de efecto invernadero, por lo que se debe reconocerse como una estrategia indispensable para sentar las bases de una política de Estado en un contexto de crisis climática.
4. Por otro lado, agrega que de conformidad con la reforma a la fracción XXIX-C del artículo 73, el inciso a) de la fracción V y la fracción VI del artículo 115, el párrafo segundo del Apartado C del artículo 122 y la adición de un último párrafo al artículo 4

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la cual entró en vigor a partir del 19 de diciembre de 2020, se dio uno de los grandes avances del Estado mexicano en materia de movilidad y seguridad vial, lo que posicionó a México como un referente en la materia.

5. Asimismo, reitera que dichos datos fueron confirmados por la ENME al identificar sinergias con la LGMSV respecto al objetivo común de establecer un marco institucional y normativo que posicione a México como un referente en el desarrollo de la movilidad eléctrica como una alternativa sustentable para la reducción de emisiones. Por ello, el legislador propuso que, en concordancia con los compromisos internacionales asumidos por el Estado mexicano, se reforme la LGMSV para adicionar la fracción XXXIV Bis al artículo 3 y la fracción IV al artículo 7 de dicha ley.
6. Indica que la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados, en sus consideraciones, señala que reconoce varios puntos a favor de la propuesta presentada, en materia de movilidad sostenible y del derecho a un medioambiente sano. Agrega que las propuestas coinciden con los derechos y principios reconocidos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y las leyes reglamentarias, así como con los diversos compromisos internacionales del Estado mexicano, por lo que la iniciativa es congruente con el marco jurídico vigente. Asimismo, que la propuesta del diputado se vincula con los principios y condiciones del derecho a la movilidad, con el derecho a un medioambiente sano y con los objetivos de la misma LGMSV, en relación con la Ley General de Cambio Climático.
7. La Dependencia también señala que la dictaminadora considera viable la incorporación de la SEMARNAT como integrante del SNMSV al ser la dependencia del Gobierno Federal encargada de conducir la política de cambio climático, así como de coordinar el PECC y la ENME, coinciden en su incorporación al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial mediante la adición de una fracción III Ter al apartado A del artículo 7 de la LGMSV, a fin de generar las sinergias adecuadas con la SENER y con aquellas que ya la integran, en materia de movilidad sostenible e igualitaria; en virtud de la interrelación existente entre la movilidad, el sector transporte, la innovación tecnológica en las fuentes de energía y la mitigación del cambio climático.
8. En diciembre de 2024 esta dependencia (con base en las opiniones de la Subsecretaría de Regulación Ambiental; el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático; la Dirección General de Fomento y Desempeño Urbano Ambiental; y la Coordinación Ejecutiva de Vinculación Institucional) emitió opinión sobre la iniciativa

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

con proyecto de decreto que reforma y adiciona el artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, presentada el 05 de marzo de 2023 por la diputada Flor Ivone Morales Miranda. La diputada propuso incluir en el SNMSV, entre otras dependencias, a la SEMARNAT. En la exposición de motivos, la legisladora señaló que el SNMSV es el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad y seguridad vial. Precisó que el artículo 74 de esa norma prevé aquellas secretarías que serán autoridades en materia de movilidad y seguridad vial para efecto de los mecanismos de coordinación y colaboración, entre las cuales sí se encuentra la SEMARNAT; de manera que, por un lado, el artículo 7 antes mencionado no incorpora a la SEMARNAT en el SNMSV, pero, por otro, le otorga categoría de autoridad en la materia.

9. La legisladora federal expuso que dentro de las facultades que tiene la SEMARNAT en relación con la materia referida, es la coordinación entre los integrantes del SNMSV para evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental, con base en los programas y acciones que emita la misma; de ahí que considera necesario realizar las modificaciones propuestas.

10. Las consideraciones de esta dependencia fueron las siguientes:

- a) Resulta jurídicamente viable la aprobación de la presente iniciativa, toda vez que se considera necesario que se incluya la representación de la SEMARNAT como parte del SNMSV, dado que es instancia que cuenta con atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial; máxime que es considerada autoridad.
- b) Debe decirse que la SEMARNAT cuenta con atribuciones para formular, conducir y evaluar la política ambiental nacional en materia de ecología, regulación ambiental del desarrollo urbano, cambio climático y la capa de ozono; formular y aplicar la normatividad en materia de preservación y restauración de la calidad del medio ambiente, protección ecológica y emisiones a la atmósfera; vigilar, promover y estimular el cumplimiento de las normas relacionadas con el medio ambiente y la atmósfera; para evaluar la calidad del ambiente, establecer y promover el sistema de información ambiental que incluya los sistemas de monitoreo de la atmósfera y de cambio climático; así como para concertar acciones e inversiones con los sectores social y privado para la protección y restauración del ambiente. Así lo disponen las fracciones II, IV, V, XIV, XVI y XVII del artículo 32 Bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NINO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

- c) Del mismo modo, en términos del artículo 23, fracción, IV de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, para el logro de los objetivos de la política ambiental y la planeación del desarrollo urbano se deben observar, entre otros criterios, el de "el privilegiar el establecimiento de sistemas de transporte colectivo y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental". Asimismo, el artículo 110, fracciones I y II, de la misma ley, establece que para la protección a la atmósfera se debe considerar la calidad del aire, la cual debe ser satisfactoria en todos los asentamientos humanos y las regiones del país; así como las emisiones de contaminantes de la atmósfera, las que, de fuentes artificiales o naturales, fijas o móviles, deben ser reducidas y controladas para asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico.
- d) Además, de conformidad con el artículo 7, fracción VI, de la Ley General de Cambio Climático, la federación, a través de la SEMARNAT, cuenta con atribuciones para establecer, regular e instrumentar acciones para la mitigación y adaptación del cambio climático, el transporte federal y el desarrollo regional y urbano. Lo cual es coincidente con la fracción XII de su artículo 33, relativo a los objetivos de las políticas públicas de mitigación, entre los cuales se encuentra el promover el incremento de transporte público masivo y con altos estándares de eficiencia, privilegiando la sustitución de combustibles fósiles y el desarrollo de sistemas de transporte sustentable urbano, público y privado.
- e) Consecuentemente, las atribuciones de la SEMARNAT comprenden actividades y cuestiones relacionadas con emisiones contaminantes, incluyendo aquéllas provenientes de automotores. Respecto a la materia de emisiones y cambio climático, aborda de manera integral las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de diversos sectores y actividades como la agricultura, la forestería y otros usos del suelo, la energía (generación eléctrica, industria energética, etc.), procesos industriales y uso de productos, el tratamiento y la disposición de residuos, y la ganadería.
- f) Por ello, resulta natural y necesario que la SEMARNAT asuma competencia en materia de regulación de emisiones contaminantes de vehículos automotores, promoción de combustibles limpios y políticas de calidad del aire, monitoreo y emisiones a la atmósfera; todas directamente vinculadas al impacto ambiental de la movilidad, pues sus atribuciones se extienden a la mitigación del cambio climático en todos los sectores emisores, incluyendo el de transporte.
- g) Asimismo, la participación de la SEMARNAT en los aspectos ambientales y de movilidad ya está prevista en el marco jurídico vigente -como se explicó respecto

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

del artículo 74- y por tanto resulta viable su incorporación al SNMSV; coincidiendo con la apreciación de la legisladora en el sentido de que resulta necesaria una armonización jurídica en la ley referida a fin de evitar contradicciones.

11. Por lo anterior, esta dependencia ratifica las consideraciones en torno a la LGMSV para incluir la representación de la SEMARNAT como parte del SNMSV.
12. Se considera un documento de importancia alta, toda vez que la SEMARNAT cuenta con facultades específicas vinculadas al impacto ambiental en materia de movilidad y, por tanto, debe ser considerado parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

TERCERA. Esta Comisión considera que la iniciativa que se dictamina coincide con los derechos y principios reconocidos por la Constitución Federal y las leyes reglamentarias, así como con los diversos compromisos internacionales del Estado mexicano, por lo que la iniciativa es congruente con el marco jurídico vigente.

La “sostenibilidad” es uno de los principios y condiciones que deben cumplirse para garantizar el derecho a la movilidad, en términos de lo dispuesto por el artículo 4º de la Constitución Federal, así como en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Ésta es definida en el artículo 4, fracción XVII de la LGMSV, como: “*satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras*”.

De los objetivos de la LGMSV contenidos en el artículo 1, fracción I se desprende que la política de movilidad y seguridad vial debe, entre otras cosas, “*...disminuir los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente...*”, por su parte, la fracción VIII del mismo artículo señala que debe: “*establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad*”.

El artículo 9, fracción IV de la misma Ley, señala como una de las finalidades del derecho a la movilidad: “*la preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático*”. Para ello, el artículo 35, fracción XIV establece que las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán considerar entre los criterios para el diseño y

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NINO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, el “Tratamiento de condiciones climáticas”, es decir, que los proyectos incorporen un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

En relación con lo dispuesto por la Ley General de Cambio Climático (LGCC), el artículo 55 prevé que *“la gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros”*, por lo que las autoridades de los tres órdenes de gobierno deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en la LGCC.

Adicionalmente, es de destacar que la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible establece los principios de las acciones de los Estados para atender de manera urgente los efectos de la actividad humana sobre el cambio climático y sus consecuencias. Este documento, que es el consenso de la comunidad global más avanzado en la materia, establece una meta específica que se relaciona con la materia que desarrolla el proponente: *“Meta 11.2: De aquí a 2030 proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”*.

En ese sentido, la propuesta del Diputado proponente se vincula con los principios y condiciones del derecho a la movilidad, con el derecho a un medioambiente sano y con los objetivos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en vinculación con la Ley General de Cambio Climático y las recientemente expedidas Ley del Sector Eléctrico y Ley de Planeación y Transición Energética.

CUARTA. Entre las facultades del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial previstas en el artículo 7, apartado B, la fracción V de la LGMSV, se le atribuye: *“Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno”*.

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

De acuerdo con el artículo 16 de la misma Ley, “*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, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones*”. Es decir, vincula las acciones de las autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad con el principio y condición de sostenibilidad.

Asimismo, el artículo 15, sobre la condición de eficiencia del derecho a la movilidad, señala que: “*las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles*”; y el artículo 18 ordena que “*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*”, por lo que ambos se relacionan con los criterios de la movilidad sostenible.

El artículo 17 especifica que “*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, que “*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*”. Por lo tanto, las autoridades de los tres órdenes de gobierno, en el ámbito de sus respectivas competencias, tienen la posibilidad de contribuir a la disminución de los impactos negativos de los sistemas de movilidad al medioambiente.

Como lo señala el Diputado proponente en la exposición de motivos, de acuerdo con datos del *World Resources Institute* (WRI), el transporte es el segundo sector que más contribuye a las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) a nivel mundial (con 14.2% de las emisiones totales en 2018), con una tasa de crecimiento anual del 1.9%. Dentro del sector, los vehículos de pasajeros son los mayores contribuidores (45%), seguidos por los vehículos de carga (29%) y la aviación internacional y doméstica (12%).¹

¹ Ruiz, Avelina et al. (2022). *3 líneas de acción para descarbonizar al sector transporte en México*. Disponible en: <https://es.wri.org/insights/3-lineas-de-accion-para-descarbonizar-al-sector-transporte-en-mexico>

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

En la actualidad, las actividades de transporte, al depender en su mayoría de combustibles fósiles, generan grandes cantidades de GEI como el CO₂, el metano y los óxidos de nitrógeno. Estos gases atrapan el calor en la atmósfera impidiendo que se disipen e intensifican el aumento de la temperatura global; como resultado, el cambio climático se acelera.

QUINTA. México se encuentra entre los primeros 10 lugares de emisión de GEI, donde los automóviles privados contribuyen con un 80%.² Esta situación, por demás grave, también se traduce en afectaciones a la salud, ya que la contaminación atmosférica representa una causa de miles de muertes al año.

En ese sentido, diversas organizaciones internacionales y nacionales impulsan la electrificación del transporte como una alternativa sostenible frente a la dependencia de combustibles fósiles y la emisión de GEI. De acuerdo con el WRI, “el transporte es un sector clave para que las ciudades mitiguen sus emisiones y los países cumplan con sus compromisos internacionales”.³

SEXTA. El Estado Mexicano ha adquirido diversos compromisos internacionales en materia de protección al medioambiente y de mitigación y adaptación al cambio climático. Entre ellos se encuentran la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 1992, el Protocolo de Kioto de 1997, el Acuerdo de París de 2016 y el Pacto de Glasgow de 2021, en los cuales se comprometió, entre otras cosas, a disminuir el aumento de la temperatura global a 1,5°C y a la reducción de los GEI.

En este marco, cobra relevancia el concepto de movilidad eléctrica o electromovilidad, ya que el Estado mexicano, además, ha suscrito compromisos específicos al respecto, tales como la Declaración *Driving Change Together* en la COP 24 en Katowice, conforme al Acuerdo de París; así como la Declaración para la promoción de vehículos eléctricos en la COP 26 y 27, como parte del Pacto de Glasgow. Esto, con la meta de lograr un transporte sostenible e impulsar el desarrollo de la electromovilidad implementando políticas, incentivos, colaboraciones internacionales y el desarrollo tecnológico, así como

² *Ibid.*

³ *Ibid.*

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

que todos los automóviles nuevos que se vendan en el mundo a partir de 2040 sean de cero emisiones.⁴

Además, estos compromisos se vinculan con diversos Objetivos de Desarrollo Sostenible, como el Objetivo 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna; el Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles; y el Objetivo 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

SÉPTIMA. Si bien la electromovilidad no es un tema nuevo en nuestro país, ya que en diversas ciudades se cuenta con transporte de esta naturaleza, tales como el Metro de la Ciudad de México, el Trolebús, los sistemas de teleférico y cablebús, también es cierto que es aún insuficiente y se encuentra regulada de manera muy laxa e incompleta. Y en la actualidad se impulsa, tanto a nivel nacional e internacional, como una alternativa eficiente frente a la contaminación que produce el transporte tradicional.

De acuerdo con la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (CONUEE) de la Secretaría de Energía (SENER), la movilidad eléctrica o electromovilidad es:

“...un término que se utiliza para todo tipo de transportes que emplean tecnologías de propulsión eléctrica, de manera total o parcial, como bicicletas, motocicletas, trenes, aviones, vehículos, entre otros, acompañándose de la infraestructura y las tecnologías de comunicación. Este tipo de vehículos pueden contener baterías para almacenar la energía o, también, pueden estar alimentados directamente a la línea eléctrica, como el sistema de transporte colectivo (metro), o por una catenaria, como el trolebús; por otro lado, la implementación de hidrógeno en celdas de combustible que generen electricidad para alimentar las baterías de los vehículos es también una forma de electromovilidad”.⁵

En ese sentido, y como lo señala el Diputado proponente, en 2023 se publicó en el portal de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER), el Anteproyecto de Acuerdo

⁴ Dirección de Políticas de Mitigación al Cambio Climático de la SEMARNAT. (2023). *Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica*. Disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/832517/2.3.ENME.pdf>

⁵ Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (CONUEE). (2023). *Electromovilidad en México*. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/857010/cuaderno_ELECTROMOVILIDAD_EN_MEXICO.pdf

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NINO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

por el que se expide la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME), a cargo de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT).

La ENME tiene sustento en el Programa Especial de Cambio Climático 2021-2024, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 08 de noviembre de 2021, cuyo Objetivo prioritario 2 es “reducir las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero a fin de generar un desarrollo con bienestar social, bajo en carbono y que proteja la capa de ozono, basado en el mejor conocimiento científico disponible”. Entre las estrategias planteadas para el cumplimiento de dicho objetivo, se ubica la Estrategia prioritaria 2.2, consistente en “impulsar políticas y acciones de movilidad sostenible con el fin de promover transportes eficientes, de bajo carbono, y asequibles para la población”.⁶

Derivado de ello, se estableció como acción puntual 2.2.1: “Elaborar y publicar la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica para impulsar y posicionar a nivel nacional la movilidad eléctrica como una alternativa viable y sostenible, con el fin de promover la mitigación de GEI y carbono negro en el sector transporte”.⁷

Así, en los considerandos de la ENME se expresa que ésta se desarrolló desde una “perspectiva sustentable que permita reducir las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero y contaminantes climáticos de vida corta del sector transporte, a través de la incorporación del principio central del establecimiento de metas de reducción de emisiones, para lograr el cumplimiento de las metas de mitigación en la Contribución Determinada a nivel Nacional de México, en observancia del Acuerdo de París”.⁸

Ahora bien, de conformidad con lo previsto por el artículo 33, fracción XII de la Ley General de Cambio Climático, entre los objetivos de las políticas públicas para la mitigación, está el de “*promover el incremento del transporte público, masivo y con altos estándares de eficiencia, privilegiando la sustitución de combustibles fósiles y el desarrollo de sistemas de transporte sustentable urbano y suburbano, público y privado*”.

⁶ Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT). (2021). *Programa Especial de Cambio Climático 2021-2024*. Disponible en: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/681172/PECC-2021-2024.pdf>

⁷ *Ibid.*

⁸ Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT). (2023). *Acuerdo por el que se expide la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica*. Disponible en: <https://www.cofemersimir.gob.mx/portales/resumen/55366>

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Y de acuerdo con el artículo 82, fracción III de la misma Ley, los recursos para apoyar la implementación de acciones para enfrentar los efectos adversos del cambio climático se destinarán, entre otros, al “*desarrollo y ejecución de acciones de mitigación de emisiones conforme a las prioridades de la Estrategia Nacional, el Programa y los programas de las Entidades Federativas en materia de cambio climático; particularmente en proyectos relacionados con eficiencia energética; desarrollo de energías renovables y bioenergéticos de segunda generación; y eliminación o aprovechamiento de emisiones fugitivas de metano y gas asociado a la explotación de los yacimientos minerales de carbón, así como de desarrollo de sistemas de transporte sustentable...*”.

De todo lo anterior, se colige que existe una sinergia muy importante entre la ENME y los contenidos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, tal como se expresa en el apartado 2 de la ENME sobre el contexto nacional, y donde el punto 2.1.3 establece la alineación entre éstas:

Se identifican sinergias entre la ENME y la LGMSV respecto al objetivo común de establecer un marco institucional y normativo que posicione a México como un referente en el desarrollo de la movilidad eléctrica como una alternativa sustentable para la reducción de emisiones. En particular, estos puntos de concordancia se ven reflejados en los artículos 15, 16, 17 y 18 de la LGMSV que hacen referencia al impulso de una movilidad eficiente en los tres órdenes de gobierno que genere los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas y el medio ambiente, fomente políticas que hagan frente a los efectos del cambio climático y promueva innovaciones tecnológicas en los sistemas de transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.⁹

Sin duda alguna, uno de los principales retos para el desarrollo de medios de transporte sostenible es materializar en políticas públicas concretas, los principios que instrumentos nacionales e internacionales recogen. Esta sinergia entre la LGMSV y la ENME es una excelente oportunidad para brindar rutas más claras que permitan ejercer los presupuestos, diseñar los programas, realizar la planeación a largo plazo y ejecutar medidas, incentivos e inversiones para la expansión de la producción y la adquisición de estos modos de movilidad.

⁹ Ibid.

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Sin embargo, es fundamental destacar que con motivo de la publicación en el Diario Oficial de la Federación del “Decreto por el que se expiden la Ley de la Empresa Pública del Estado, Comisión Federal de Electricidad; la Ley de la Empresa Pública del Estado, Petróleos Mexicanos; la Ley del Sector Eléctrico; la Ley del Sector Hidrocarburos; la Ley de Planeación y Transición Energética; la Ley de Biocombustibles; la Ley de Geotermia y, la Ley de la Comisión Nacional de Energía; se reforman diversas disposiciones de la Ley del Fondo Mexicano del Petróleo para la Estabilización y el Desarrollo y, se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal”, el pasado 18 de marzo de 2025 se abrogó la anterior Ley de la Industria Eléctrica para ser sustituida por la Ley del Sector Eléctrico (LSE).

Esta nueva ley introduce por primera vez el concepto de electromovilidad y define las atribuciones de la Secretaría de Energía en la materia. Para ello, dentro del Título Quinto de la Comercialización de Energía Eléctrica, contempla un Capítulo IV relativo a la Infraestructura y el Suministro de Electricidad en Materia de Electromovilidad que contiene los artículos 86 y 87, los cuales señalan:

Artículo 86.- La Secretaría, a través del Reglamento y de disposiciones administrativas de carácter general, puede regular sobre la infraestructura y el suministro de electricidad necesaria para la **electromovilidad**.

Para efectos del presente apartado se entiende por **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.**

Artículo 87.- La CNE, en el ámbito de sus atribuciones puede establecer criterios para la **interconexión de la infraestructura**, la contraprestación para el suministro de energía y los términos y condiciones de uso para la **electromovilidad**, entre otros.

(Énfasis propio)

De esta manera, la Secretaría cuenta con atribuciones expresas en materia de electromovilidad a partir de la entrada en vigor de la reforma en materia energética, con

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NINO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

lo que se cumple lo que señala la última fracción del artículo 33 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal:

"Artículo 33.- A la Secretaría de Energía le corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I. a XXX.

XXXI. Los demás que le encomienden expresamente las leyes y reglamentos".

Es decir, basta con que otras leyes, como el caso de la Ley del Sector Eléctrico, asigne asuntos a la dependencia para considerarlas como su competencia. No obstante, como se señaló en la consideración cuarta, para el cumplimiento de estas atribuciones es necesario que la Secretaría actúe dentro de un marco integral como lo es el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, pues en él se establecen "*de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios*", como indica el artículo 7, apartado B, fracción V de la LGMSV, que se mencionó anteriormente.

Por lo tanto, esta Comisión Dictaminadora considera que al ser la electromovilidad una materia de primer orden para el desarrollo de una movilidad sostenible, y a fin de cumplir con la obligación del Legislativo para realizar acciones que tiendan progresivamente a un ejercicio pleno de los derechos humanos, como lo es el derecho a la movilidad, se considera pertinente armonizar el concepto de "electromovilidad" previsto en la Ley del Sector Eléctrico con los contenidos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a fin de contar con un marco normativo integral y coherente que permita avanzar en el diseño e implementación de políticas, programas, estrategias y acciones dirigidas a la transición del transporte basado en combustibles fósiles, a uno basado en la movilidad sostenible.

Derivado del nuevo marco jurídico en la materia, también se expidió la Ley de Planeación y Transición Energética (LPTE) que introduce el concepto de "justicia energética" en la fracción XVI del artículo 3, como las "Acciones o Estrategias encaminadas a reducir la Pobreza Energética, las desigualdades sociales y de género en el uso de la energía e impulsar el desarrollo regional y la prosperidad compartida mediante el acceso a energía e infraestructura energética confiable, asequible, segura y limpia para la atención de necesidades básicas, la reducción de impactos en la salud y el medio ambiente. Incluye

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

también la ampliación de espacios de participación inclusiva, principalmente de los pueblos originarios, en las cadenas productivas locales de los proyectos energéticos". En ese sentido, promover la electromovilidad en el país contribuirá de forma decisiva a consolidar una infraestructura segura y limpia.

Asimismo, se crea el Plan para la Transición Energética y el Aprovechamiento Sustentable de la Energía (PLATEASE) que, de acuerdo con el artículo 28 de la LPTE, es el documento para la planeación de la Transición Energética y el Aprovechamiento Sustentable de la Energía, con un horizonte de 15 años, que debe establecer las actividades, programas y proyectos derivados de la Estrategia durante el período de encargo del Ejecutivo Federal.

El artículo 29 de la misma Ley señala que dicho instrumento se actualizará anualmente y contará, entre otros elementos, con "las acciones de Transición Energética, Aprovechamiento Sustentable de la Energía, Eficiencia Energética, mejoramiento de combustibles para el uso de la energía en todos los sectores, sustitución de combustibles fósiles y la *electromovilidad social y particular*" (fracción IV).

EL PLATEASE deberá ser elaborado y publicado por la Secretaría de Energía, quien también coordinará su ejecución y vigilar su cumplimiento (artículo 8, fracción I de la LPTE).

NOVENA. En la iniciativa objeto del presente dictamen también se propone la incorporación de la Secretaría de Energía como integrante del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (SNMSV). Para ello, se propone la adecuación del artículo 7, apartado A de la LGMSV.

Al respecto, el Diputado proponente señala que atendiendo a las atribuciones previstas en el apartado B del artículo 7 de la LGMSV y en el artículo 33 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), se considera viable y relevante la incorporación de la Secretaría de Energía en el SNMSV.

Con motivo de las reformas en materia energética mencionadas, también se modificaron las atribuciones de la SENER previstas en el artículo 33 de la LOAPF, las cuales refuerzan su actuación respecto a la electromovilidad y, por lo tanto, resulta aún más necesaria su participación permanente en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. Las nuevas atribuciones relacionadas, son las siguientes:

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

V. Llevar a cabo la planeación vinculante en el sector energético a mediano y largo plazo, como parte esencial, en el desarrollo de las áreas estratégicas para preservar la soberanía, la seguridad, la autosuficiencia y la Justicia Energética de la Nación en el sector energético, así como la prestación de servicios públicos para garantizar la continuidad, accesibilidad, seguridad y confiabilidad del Sistema Eléctrico Nacional, en términos de las disposiciones aplicables.

La planeación vinculante en el sector energético debe atender los siguientes criterios: la soberanía y la seguridad energéticas, el mejoramiento de la productividad energética, la restitución de reservas de hidrocarburos, la diversificación de las fuentes de combustibles, la reducción progresiva de impactos ambientales de la producción y consumo de energía, la mayor participación de las energías renovables en el balance energético nacional, la satisfacción de las necesidades energéticas básicas de la población, el ahorro de energía y la mayor eficiencia de su producción y uso, el fortalecimiento de las Empresas del Públicas del Estado del sector energético, y en coordinación con la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación, el apoyo a la investigación y el desarrollo tecnológico nacionales en materia energética;

VIII. Coordinar a todas las autoridades que integran el sector energético, para propiciar que su desempeño sea eficaz, eficiente, transparente, coordinado y que cumplan con los instrumentos de planeación que se emitan; así como a las Empresas Pùblicas del Estado;

XI. Regular y promover el desarrollo y uso de fuentes de energía alternas a los combustibles fósiles, así como las fuentes renovables de energía y las energías limpias;

XXI. Requerir la información necesaria para el desarrollo de sus funciones a órganos desconcentrados y entidades de la Administración Pública Federal y en general, a toda persona física o moral que realice cualquiera de las actividades a que se refieren la Ley del Sector Hidrocarburos, la Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en Materia Nuclear y la Ley del Sector Eléctrico.

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

La Secretaría de Energía debe coordinar y validar con la Comisión Nacional de Energía las tarifas reguladas en la Ley del Sector Eléctrico y en la Ley del Sector Hidrocarburos;

XXV. Procurar, fomentar y vigilar el **adecuado suministro de electricidad y los combustibles en el territorio nacional;**

XXVIII. Verificar el cumplimiento de la regulación que se emita para el sector eléctrico y para el sector hidrocarburos, así como las demás disposiciones administrativas aplicables; realizar visitas de verificación y requerir a las personas físicas y morales con actividades en el sector energético, la información que permita conocer el desempeño del sector eléctrico y del sector hidrocarburos y, dictar las medidas que resulten aplicables, conforme a la Ley del Sector Eléctrico y la Ley del Sector Hidrocarburos;

XXIX. Fijar la política de desarrollo del sector eléctrico que garantice el suministro continuo, confiable, eficiente y sustentable de electricidad en el país, así como establecer los requerimientos obligatorios en materia de fuentes renovables de energía para la generación de energía eléctrica;

XXXII. Regular, expedir normas oficiales mexicanas y disposiciones administrativas de carácter general o de carácter interno, para el desarrollo de las actividades reguladas en el sector eléctrico y en el sector hidrocarburos; y, supervisar y vigilar su cumplimiento;

XXXIII. Otorgar permisos, autorizaciones y llevar a cabo los demás actos necesarios, para el desarrollo de las actividades reguladas en el sector eléctrico y en el sector hidrocarburos...

(Énfasis propio)

DÉCIMA. Por lo expuesto, esta Comisión Dictaminadora coincide con el planteamiento realizado por el Diputado Homero Niño de Rivera Vela y las Diputadas y Diputados que suscriben la iniciativa, con la salvedad de realizar algunas modificaciones de redacción al proyecto de decreto original.

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

En lo relativo a la definición propuesta como “Movilidad eléctrica o electromovilidad”, se considera necesaria la modificación del concepto propuesto, a fin de incorporar la definición de “electromovilidad” en la LGMSV conforme a lo dispuesto por la Ley del Sector Eléctrico para asegurar la armonización de ambas leyes y la coherencia del marco jurídico nacional.

En cuanto a la incorporación de la Secretaría de Energía como integrante del SNMSV, se considera adecuado, pues en función de las atribuciones señaladas, la participación de la SENER en el Sistema representaría una oportunidad para contar con mecanismos de coordinación más eficientes en la transición hacia una movilidad sostenible, desde la innovación tecnológica aplicada a la generación de fuentes alternativas de energía para el sector transporte.

Además, es importante señalar que, de acuerdo con los artículos 35 y 36 de la Ley General de Cambio Climático, la SENER también tiene una función relevante en el establecimiento de políticas e incentivos para la utilización de tecnologías que posibiliten la reducción de emisiones de GEI:

Artículo 35. Con el objetivo de impulsar la transición a modelos de generación de energía eléctrica a partir de combustibles fósiles a tecnologías que generen menores emisiones, la **Secretaría de Energía** establecerá políticas e incentivos para promover la utilización de tecnologías de bajas emisiones de carbono, considerando el combustible a utilizar.

Artículo 36. La Secretaría promoverá de manera coordinada con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la **Secretaría de Energía**, en el ámbito de sus competencias, el establecimiento de programas para incentivar fiscal y financieramente a los interesados en participar de manera voluntaria en la realización de proyectos de reducción de emisiones.

No obstante, en el presente dictamen se propone una realizar una adecuación al proyecto de decreto original, el cual presenta la incorporación de la SENER en la fracción IV del apartado A del artículo 7, cuando dicha fracción corresponde a la integración de las entidades federativas:

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

“IV. Por las entidades federativas, la persona que sea designada por el Ejecutivo local, y...”

De modo que, incorporar a la SENER en dicha fracción implicaría dejar fuera a las entidades federativas. Por ello, se propone adicionar una fracción III Bis a fin de no afectar el contenido del artículo 7 vigente, así como la representación de las entidades federativas en el SNMSV, además de dar continuidad a la lista de dependencias federales.

Adicionalmente, esta Comisión dictaminadora tiene a bien proponer la inclusión de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales como integrante del SNMSV, ya que sus atribuciones son decisivas en la materia que nos ocupa.

De acuerdo con el artículo 32 Bis, fracción XVI de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, corresponde a la SEMARNAT: “*formular y conducir la política nacional sobre cambio climático y la capa de ozono*”. En virtud de esta atribución, dicha dependencia se dio a la tarea de diseñar la ENME como una política de mitigación al cambio climático, en relación con lo ordenado por la Ley General de Cambio Climático en su artículo 34, el cual señala que para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de su competencia, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación asociadas a los sectores correspondientes, entre ellos, el de transporte. Y específicamente, en el inciso b) de la fracción II, prevé: “*diseñar e implementar sistemas de transporte público integrales, y programas de movilidad sustentable en las zonas urbanas o conurbadas para disminuir los tiempos de traslado, el uso de automóviles particulares, los costos de transporte, el consumo energético, la incidencia de enfermedades respiratorias y aumentar la competitividad de la economía regional*”.

Por su parte, el artículo 33, fracción I de la LGCC señala que las políticas de mitigación deben: “*promover la protección del medio ambiente, el desarrollo sustentable y el derecho a un medio ambiente sano a través de la mitigación de emisiones*”.

Según el PECC, donde se planea la ENME como acción puntual 2.2.1, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales es señalada como una de las dependencias responsables de instrumentarla, en coordinación con el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC), organismo descentralizado sectorizado a esa Secretaría, de

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

conformidad con lo dispuesto por el artículo 13 de la LGCC. Además, se establece como la dependencia coordinadora del programa, es decir, la encargada de su seguimiento.

De acuerdo con lo previsto por la ENME: "el acceso a la tecnología no debe ser excluyente, la transición hacia una movilidad eléctrica tiene que priorizar el transporte público digno, garantizando el derecho a la movilidad, asegurando un transporte seguro, eficiente, sostenible y de calidad con atención particular a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad".¹⁰ Por lo tanto, al ser la SEMARNAT la dependencia del Gobierno Federal encargada de conducir la política de cambio climático, así como de coordinar el PECC y la ENME, esta Comisión Dictaminadora tiene a bien proponer su incorporación al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial mediante la adición de una fracción III Ter al apartado A del artículo 7 de la LGMSV, a fin de generar las sinergias adecuadas con la SENER y con aquellas que ya la integran, en materia de movilidad sostenible e igualitaria, en virtud de la interrelación existente entre la movilidad, el sector transporte, la innovación tecnológica en las fuentes de energía y la mitigación del cambio climático.

El artículo 6 de la nueva Ley de Planeación y Transición Energética establece que el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la CONUEE, el Centro Nacional de Control de Energía, el Centro Nacional de Control del Gas Natural, la Comisión Nacional de Energía, las Empresas Públicas del Estado, el Instituto Mexicano del Petróleo y el Instituto Nacional de Electricidad y Energías Limpias, en el ámbito de sus atribuciones, deben ejercer las facultades conferidas por la Ley.

Asimismo, el artículo 9 de la LPTE establece atribuciones específicas para la SEMARNAT, entre las que destaca lo previsto en la fracción I: "Diseñar y aplicar, en el ámbito de su competencia y *en coordinación con la Secretaría*, los instrumentos de fomento y de normatividad para prevenir, controlar y remediar la contaminación proveniente de la generación y transmisión de energía eléctrica y de combustibles en lo referente a Emisiones de Contaminantes a la atmósfera, incluidos los gases y compuestos de efecto invernadero y residuos, en los términos definidos en este ordenamiento". Por lo tanto, contar con la participación permanente de ambas dependencias en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, permitiría contar con un espacio que fortalezca los mecanismos de colaboración y coordinación en materia de electromovilidad.

¹⁰ *Ibid.*

COMISIÓN DE MOVILIDAD

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

Finalmente, se modifica la última fracción del artículo 3 contenido en el proyecto de decreto original, ya que la adición de una fracción XXXIV Bis, relativa a la definición de electromovilidad, no altera el número de fracciones vigentes, terminando las fracciones de forma natural, en el número LXX.

Por los argumentos expuestos, se propone modificar la redacción de la iniciativa, tomando como base el siguiente cuadro comparativo:

INICIATIVA DIP. HOMERO NIÑO DE RIVERA VELA	PROPIUESTA DE LA COMISIÓN
ARTÍCULO ÚNICO. Se adicionan la fracción XXXIV Bis al artículo 3 y la fracción IV al artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:	ARTÍCULO ÚNICO. Se adicionan la fracción XXXIV Bis al artículo 3 y la fracción IV Bis al artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:
Artículo 3. ...	Artículo 3. ...
...	...
I. a XXXIV. ...	I. a XXXIV. ...
XXXIV. Bis. Movilidad eléctrica o electromovilidad: Conjunto de desplazamientos de todo tipo de transportes, que empleen tecnologías de propulsión eléctrica de manera total o parcial	XXXIV Bis. Electromovilidad: 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;
XXXV. a LXXI. ...	XXXV. a LXX. ...
Artículo 7. ...	Artículo 7. ...

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NINO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

...	...
A. ...	A. ...
I. a III. ...	I. a III. ...
IV. La Secretaría de Energía;	III Bis. La Secretaría de Energía;
	III Ter. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;
V. y VI. ...	IV y V. ...
...	...
B. ...	B. ...

En mérito de lo expuesto, la Comisión de Movilidad, se permite someter a la consideración del Pleno de la Cámara de Diputadas y Diputados, el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

ARTÍCULO ÚNICO. Se adicionan la fracción XVI Bis al artículo 3 y las fracciones III Bis y III Ter al artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para quedar como sigue:

Artículo 3. Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. a XVI. ...

XVI Bis. Electromovilidad: 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;

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL

XVII. a LXX. ...

Artículo 7. Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

...

A. ...

I. a III. ...

III Bis. La Secretaría de Energía;

III Ter. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;

IV y V. ...

...

B. ...

TRANSITORIO

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

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a los 17 días del mes de junio de 2025.

POR LA COMISIÓN DE MOVILIDAD





COMISIÓN DE MOVILIDAD

DICTAMEN EN SENTIDO POSITIVO, CON MODIFICACIONES, DE LA INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 3 Y 7 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, PRESENTADA POR EL DIPUTADO HOMERO RICARDO NIÑO DE RIVERA VELA Y SUSCRITA POR DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL.

SE ADJUNTAN AL PRESENTE DICTAMEN LAS FIRMAS APROBATORIAS DE LA MAYORÍA DE LAS DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD.



SECRETARÍA GENERAL
Secretaría de Servicios Parlamentarios
Comisión de Movilidad

Séptima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXVI

Número de sesión: 7

17 de junio de 2025

Reporte Votación por Tema

NOMBRE TEMA 4. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del "Dictamen en sentido positivo, con modificaciones, de la Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 3 y 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, presentada por el Diputado Homero Ricardo Niño de Rivera Vela y suscrita por Diputadas y Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional".

INTEGRANTES Comisión de Movilidad

Diputado	Posición	Firma
 Abigail Arredondo Ramos (PRI)	A favor	BE511C8F8E87D71A9333622ADF9FC 179CC33CC22138E50AD6BD37BF6B 9E93BCDD1F9534D0E5540F0BF5D9 ED8584237DA18937EC6A8DAB4BA8 B0055F106E60168
 Alejandro Pérez Cuéllar (PVEM)	Ausentes	AD2E2FF743F45264EF2C1D9762B79 FFAB4B2F92A05DB4A533189C17FCF B9930A28858CFE941F93CF49CBCB2 828F9A5F712605E7AC0CD41ED64A0 3FCD601B9EAF
 Alma Delia Navarrete Rivera (MORENA)	A favor	6739ADCCF6CB49CCFC17242912DA 7D7A7AE90418C8E1529791D56F617 194385AE31D53FD3FC4506B9421AE 3346A4DEE8B22EC8BE4C7420EE451 EE7BFDC053EF0
 César Agustín Hernández Pérez (MORENA)	A favor	D91F67BEAD9FB7924A82A4156A6F6 2DE66FF4653AA994D362352790D0D B761D0E42E13A8783DC14B181E701 7D01EF6D98D52A066FE63708F9985 6406B9439E3C



SECRETARÍA GENERAL
Secretaría de Servicios Parlamentarios
Comisión de Movilidad

Séptima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXVI

Número de sesión: 7

17 de junio de 2025

NOMBRE TEMA 4. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del "Dictamen en sentido positivo, con modificaciones, de la Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 3 y 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, presentada por el Diputado Homero Ricardo Niño de Rivera Vela y suscrita por Diputadas y Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional".

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



A favor

720E1D62A52D6F268B39279D74323F
AA10A1773B54B3FAEC21256008ED6
A72644509E32E24E91DB467B631977
D9EEAF06D0653F53776A0198DD53A
FF5D41C890

Claudia Leticia Garfias Alcantara



A favor

CDF414D7B3993E6571FE724135CDD
B031A82D6783CA4378B9EA7CF96C7
7211F14D281B9548D2B7567541232B
928FEDE14D705E7F5383F0E1D5426
02D216384CD

Fatima Almendra Cruz Peláez



A favor

ADF49CE5BADFDD194699D1D76A5F
757A3559E9EB2436D19AA565AC2AA
2DCFC8F71AC39031448887DDF6F84
7E7D62CE0B20785B34342046331976
60EC670087CB

Hilda Araceli Brown Figueroedo



A favor

0A1B84060FCE02E011A34A93CAD59
69A0082F7212C5689D0C37328F4A4
D6A33F7D92E0D9B11CEAE4E170AE
25CC868D4D4D4BF5013EE334AD697
96C27B75C6EAF

Hugo Manuel Luna Vázquez



A favor

2640EB5E2D909436D829E2FAECED4
08A70FB193F8080A5255DEBCE34E4
AECF892DCB8397407592384D6BA14
A3473FA59371B275234D2E3A0FFCB
55054594AB83

Iván Millán Contreras





SECRETARÍA GENERAL
Secretaría de Servicios Parlamentarios
Comisión de Movilidad

Séptima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXVI

Número de sesión: 7

17 de junio de 2025

NOMBRE TEMA 4. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del "Dictamen en sentido positivo, con modificaciones, de la Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 3 y 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, presentada por el Diputado Homero Ricardo Niño de Rivera Vela y suscrita por Diputadas y Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional".

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



A favor

Iván Peña Vidal

(MORENA)



Ausentes

Luis Fernando Vilchis Contreras

6A3397EA9AFE4376D4D145574541E
EFCF77DAE812B80A09A1499CE77B
3A643FAEFC8C0F21D1D68F0E57D1
F8C2F47A36725D8658D4D76347EFB
F656F99871DC5

(PT)



A favor

Marcela Michel López

3991BE1B7832BBC9A2C2F021CFF47
C3065D0D36D78097D94E82AA6A973
F1311A08CAE1851F51075654FA5B3F
33D30DE8A26CA5D113D6A4D2BA9B
EAF0B43E2A06

(MORENA)



A favor

María del Carmen Nava García

748A2BFEA77F2DB097CA09D9F97B
E785E7B7B206D04F4F8FB9EB70F2A
210EDA55DC8C3B82156935C7295BB
9843752B3BA4F2D49CF4FE48BDFA4
33D1023CBE745

(PVEM)



A favor

Mayra Espino Suárez

1FFA538CDBA56D56515E368C0AC7
B663B13E0BD704777900484B06E1F
D7C8FD8E7501AEBA919D33E1C451
C614046BF03375212075C166453961
EC3904CF20B83

(PVEM)

6CA208CC57489B00CFBA6A3433DB
B2CD133D385C036DA1F10ED569CD
2D3817887C59D2391B10D3AD13406
E4D922CF3C68937EDF18B6DBA8902
4B8E8B1DF26CAD



SECRETARÍA GENERAL
Secretaría de Servicios Parlamentarios
Comisión de Movilidad

Séptima Reunión Ordinaria de la Comisión de Movilidad
LXVI

Número de sesión: 7

17 de junio de 2025

NOMBRE TEMA 4. Lectura, discusión y, en su caso, aprobación del "Dictamen en sentido positivo, con modificaciones, de la Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se adicionan los artículos 3 y 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, presentada por el Diputado Homero Ricardo Niño de Rivera Vela y suscrita por Diputadas y Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional".

INTEGRANTES Comisión de Movilidad



A favor

8C212677E3A2F95699506808FDC380
0BE31D45E22071A612CFF7A7996D6
B391F1E862E96DEDFF6F3247960ADC
208C583C950213A8ED1168EDA1796
7837233C5CF

Miguel Ángel Guevara Rodríguez

(PAN)



A favor

8E0F0EB36055D8D0A0247B43516448
DA34594D8B2B630E66BDD4F3D859
CADB721FD0094A425A27129F266F6
0D5FCCF21C4976885BBAB9033A996
BB1279638D43

Nancy Aracely Olgún Díaz

(PAN)



A favor

08FC0EB1DADA9859E315C7A4A18B
D367637AD6BB457851D2598BCEA90
F36256297773F475EDFAF229E1AB59
9A2FFB60E6F0A08B4B89684161C32
1462B8C0C44C

Patricia Mercado Castro

(MC)



A favor

458E84B3E823B5128D1A55C626FAB
794CA02C0A961F4275FEEA8875DDD
96C7296A212BE56A2B5680E76E047
F4AB01E0DAEEFAF31A656966DBD4
416D37014FDF2

Samantha Margarita Garza de la Garza

(PAN)



A favor

B9D8681307CAE27340CC6FB5FBD89
BF903308C8B88BAEB408843FDF582
CF66FB8184418F371A7180F4B9CB
878AA6FB88FE0B0BBD476629F72B6
73CB6C9C8022

Santy Montemayor Castillo

(MORENA)

Total 19