

**DIP. JUAN ANTONIO MAGAÑA DE LA MORA  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA  
DEL CONGRESO DEL ESTADO DE  
MICHOACÁN DE OCAMPO  
P R E S E N T E.**

Diputado Alfredo Anaya Orozco, en mi calidad de diputado y con fundamento en el artículo 34, 36 fracción II, 37 fracción I, 44 de nuestra Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, y los artículos 8 fracción II, 234 y 235 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, por medio del presente, me permito remitir a usted, **Iniciativa con Proyecto de Decreto mediante la cual se adiciona el Título Décimo y sus artículos 357 al 369 de Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán.**

Sin más por el momento, agradezco la atención brindada y aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

**ATENTAMENTE**

**Dip. Alfredo Anaya Orozco**

**DIP. JUAN ANTONIO MAGAÑA DE LA MORA**  
**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA**  
**DEL CONGRESO DEL ESTADO DE**  
**MICHOACÁN DE OCAMPO**  
**P R E S E N T E.**

Diputado Alfredo Anaya Orozco, en mi calidad de diputado y con fundamento en el artículo 34, 36 fracción II, 37 fracción I, 44 de nuestra Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, y los artículos 8 fracción II, 234 y 235 de la Ley Orgánica y de Procedimientos del Congreso del Estado de Michoacán de Ocampo, por medio del presente, me permito remitir a usted, **Iniciativa con Proyecto de Decreto mediante la cual se adiciona el Título Décimo y sus artículos 357 al 369 de Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán**, al tenor de la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El acelerado crecimiento urbano y la creciente demanda de transporte han generado desafíos significativos en términos ambientales, energéticos y de salud pública. La electromovilidad se presenta como una solución integral para mitigar estos problemas, ofreciendo una alternativa sostenible que reduce las emisiones contaminantes, mejora la eficiencia energética y promueve el desarrollo económico. La transición hacia la electromovilidad implica la adopción de vehículos impulsados por energía eléctrica, ya sea mediante baterías o celdas de hidrógeno, en sustitución de los tradicionales motores de combustión interna. Este cambio no solo responde a compromisos ambientales internacionales, sino que también busca mejorar la calidad de vida de la población y fortalecer la competitividad económica del país.

Los vehículos eléctricos (VE) no emiten gases de efecto invernadero ni contaminantes atmosféricos durante su operación, lo que contribuye a mejorar la calidad del aire en las zonas urbanas y a mitigar el cambio climático. Según datos de la ONU, el sector transporte en Latinoamérica es responsable del 22% de las emisiones contaminantes y del 15% de los gases de efecto invernadero (GEI). La adopción masiva de VE podría reducir hasta 2.4 gigatoneladas de CO<sub>2</sub> en la región, generando un ahorro de combustible cercano a 85 mil millones de dólares entre 2016 y 2050.

Los VE son significativamente más eficientes que los vehículos de combustión interna. Mientras que un motor de combustión convierte aproximadamente el 25% de la energía del combustible en movimiento, un VE aprovecha alrededor del 77% de la energía almacenada en sus baterías para propulsión. Esta mayor eficiencia se traduce en un menor consumo de energía y una reducción en los costos operativos. Aunque la inversión inicial en un VE puede ser superior a la de un vehículo convencional, los costos de operación y mantenimiento son considerablemente menores. Los VE tienen menos componentes móviles, lo que reduce las necesidades de mantenimiento y las posibilidades de fallos mecánicos. Además, el costo de la electricidad por kilómetro recorrido es inferior al de los combustibles fósiles, generando ahorros significativos a largo plazo para los usuarios.

En 2021, el sector transporte en México representó el 51.98% del consumo energético total del país, de los cuales solo el 0.2% correspondió a energía eléctrica, evidenciando una alta dependencia de combustibles fósiles. Esta situación subraya la necesidad de diversificar las fuentes de energía en el transporte y de promover la adopción de tecnologías más limpias y sostenibles.

El mercado de vehículos electrificados en México ha mostrado un crecimiento notable en los últimos años. Según datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), hacia noviembre de 2024, la participación de ventas de autos

híbridos y eléctricos fue del 8.2% respecto a las ventas totales de vehículos ligeros en el país. De este porcentaje, aproximadamente el 79% correspondió a vehículos híbridos, el 14% a vehículos totalmente eléctricos y el 7% a híbridos enchufables.

A continuación, se presenta una tabla con la evolución de las ventas de vehículos electrificados en México en los últimos años:

Año	Vehículos Electrificados Vendidos	Crecimiento Anual (%)	Participación en Ventas Totales (%)
2020	24,405	-	2.6
2021	42,969	76.1	4.7
2022	51,065	18.8	4.7
2023	73,680	44.3	5.4
2024	122,000	65.6	8.2

Fuente: [AMIA](#) (2024), [El Financiero](#) (2025)

Este crecimiento refleja una tendencia positiva hacia la adopción de tecnologías limpias en el país, aunque la participación de los VE en el mercado total aún es limitada.

La adopción de vehículos electrificados varía significativamente entre las diferentes entidades federativas de México. Hacia noviembre de 2024, la Ciudad de México lideró las ventas con 30,282 unidades, seguida del Estado de México con 15,197 unidades, Nuevo León con 10,195 y Jalisco con 9,086 vehículos vendidos. Estas cuatro entidades concentraron una proporción significativa de las ventas totales de vehículos electrificados en el país.

Es relevante destacar que Michoacán se encuentra entre las entidades con un crecimiento notable en la adopción de vehículos electrificados, lo que subraya la

importancia de desarrollar políticas públicas que impulsen aún más esta tendencia en el Estado.

Ahora bien, el acceso a estaciones de carga es clave para fomentar la adopción de vehículos eléctricos. Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (CONUEE). *Transición a la electromovilidad en México*. (2022). Analizó la densidad de cargadores varía por país:

- **Noruega:** 61 cargadores por cada 1,000 VE-HC.
- **China:** 217 cargadores por cada 1,000 VE-HC.
- **EE.UU.:** 72 cargadores por cada 1,000 VE-HC.
- **México:** 27.7 cargadores por cada 1,000 VE-HC.
- **Promedio mundial:** 153 cargadores por cada 1,000 VE-HC.

Por ello, se requiere una inversión pública y privada en estaciones de carga estratégicas en espacios públicos, carreteras, desarrollos económicos y centros de trabajo.

Por su parte, México adoptó en 2018, la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME) para reducir la contaminación vehicular y promover la movilidad sustentable.

**Metas clave:**

- Reducir emisiones de transporte público y privado.
- Desarrollar una red de infraestructura de carga.
- Impulsar la fabricación de vehículos eléctricos en México.
- Promover la capacitación técnica en electromovilidad.

En México existen diversos avances y proyectos clave de electromovilidad en México, tales como:

### **Ciudad de México**

- 200 trolebuses nuevos y el trolebús elevado.
- 60 autobuses eléctricos para Metrobús Línea 3.
- Corredores de taxis eléctricos y 900 bicicletas eléctricas compartidas.

### **Estado de México**

- Producción del Ford Mustang Mach-E en Cuautitlán.
- Electrificación del Mexicable y Chalco-Santa Martha.

### **Monterrey**

- 110 autobuses eléctricos para conectar con el Metro.

### **Hidalgo y Jalisco**

- Producción de vehículos eléctricos y camiones híbridos.
- Integración de autobuses eléctricos en rutas principales.

Uno de los principales elementos para fomentar el desarrollo de electromovilidad, se han implementado incentivos fiscales y no fiscales que han sido claves en su crecimiento.

### **Incentivos Fiscales**

- Exención del ISAN (Impuesto sobre Automóviles Nuevos).
- Deducción del ISR en la compra de vehículos eléctricos.
- Deducción del 25% del ISR en inversiones en bicicletas y motocicletas eléctricas.
- Exención de tenencia por 5 años en algunos estados.
- Exención del impuesto a la tenencia en los estados donde aún se aplica.
- Deducibilidad fiscal de hasta \$250,000 MXN para personas morales.

### **Incentivos No Fiscales**

- Descuentos en casetas de peaje en CDMX y Estado de México.
- Exención de verificación vehicular en la Zona Metropolitana del Valle de México.
- Acceso a carriles exclusivos y estacionamiento gratuito en algunas ciudades.

- Bonos de chatarrización de hasta \$100,000 MXN para la renovación de taxis híbridos o eléctricos.
- 20% de descuento en casetas de cobro y segundos pisos en CDMX y EdoMéx.
- Tarifa eléctrica preferencial y medidores gratuitos para estaciones de carga domiciliarias.

### Programas estatales

- CDMX: Bonos de \$100,000 para taxis híbridos y \$175,000 para taxis eléctricos.
- Apoyos para transporte de carga: Hasta \$500,000 para flotas eléctricas.

La transición a la electromovilidad es una **oportunidad estratégica para Michoacán**, con impactos positivos en el medio ambiente, la economía y la competitividad industrial. Para lograrlo, es **imprescindible** que el nuestro Estado adopte una política pública integral que contemple:

- **Un marco regulatorio robusto** que impulse el uso de tecnologías limpias.
- **Incentivos fiscales y financiamiento** para hacer accesible la electromovilidad.
- **Desarrollo de infraestructura de carga** en todo Michoacán.
- **Uso de energías renovables** para la generación de electricidad destinada a la movilidad eléctrica.

Para estados como **Michoacán**, con un alto índice de contaminación vehicular y necesidad de modernizar su sistema de transporte, una legislación específica en electromovilidad **podría posicionar a la entidad como un referente en sustentabilidad** y atraer inversiones en el sector.

Así, esta reforma de adición de un **Título Décimo sobre movilidad eléctrica sustentable** a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán



electricidad.

IV. **Estación de carga:** Infraestructura destinada a la recarga de vehículos eléctricos.

V. **Incentivos fiscales y no fiscales:** Beneficios otorgados por el Estado para fomentar la adquisición y uso de vehículos eléctricos.

VI. **Financiamiento accesible:** Programas de crédito, subsidios y apoyos gubernamentales dirigidos a facilitar la adquisición de vehículos eléctricos para la ciudadanía.

VII. **Observatorio Estatal de Electromovilidad:** Instancia encargada de monitorear, evaluar y emitir recomendaciones sobre la implementación de la electromovilidad en el Estado de Michoacán.

**Artículo 359.** La implementación de la electromovilidad en el estado deberá regirse por los siguientes principios:

I. **Sustentabilidad:** Reducir la emisión de gases contaminantes y fomentar el uso de energías limpias;

II. **Accesibilidad:** Garantizar que todas las personas puedan beneficiarse de la movilidad eléctrica;

III. **Eficiencia Energética:** Optimizar el consumo de recursos energéticos;

IV. **Innovación y Desarrollo Tecnológico:** Incentivar la investigación y producción de tecnologías relacionadas con la electromovilidad, y;

V. **Coordinación Gubernamental:** Articulación entre los distintos niveles de gobierno para la implementación de estrategias de electromovilidad.

## CAPÍTULO II

### OBLIGACIONES DEL ESTADO Y MUNICIPIOS

**Artículo 360.** El Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, deberán:

- I. Promover el desarrollo de la infraestructura de carga para vehículos eléctricos en vías, estacionamientos y centros urbanos;
- II. Implementar incentivos fiscales y económicos para la adquisición de vehículos eléctricos y la instalación de infraestructura de carga;
- III. Fomentar la transición del transporte público y privado hacia vehículos eléctricos o de bajas emisiones;
- IV. Regular y supervisar la instalación y operación de estaciones de carga; y,
- V. Incluir la electromovilidad en los planes estatales y municipales de movilidad y desarrollo urbano.

### CAPÍTULO III INFRAESTRUCTURA DE CARGA Y ENERGÍA

**Artículo 361.** Para el correcto desarrollo de la infraestructura de carga el Estado y los municipios deberán:

- I. Promover la instalación de estaciones de carga públicas y privadas en espacios estratégicos del estado;
- II. Garantizar que las estaciones de carga cumplan con los estándares de seguridad y eficiencia establecidos en la normatividad técnica aplicable;
- III. Gestionar ante la Comisión Federal de Electricidad (CFE) u otras entidades gubernamentales parámetros de tarifas preferenciales para la carga de vehículos eléctricos; y,
- IV. Suscribir convenios con empresas privadas para la implementación de corredores eléctricos de recarga rápida.

**Artículo 362.** Los nuevos desarrollos comerciales, turísticos de hospedaje, de oficinas y espacios públicos en el Estado de Michoacán deberán garantizar la instalación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos en sus estacionamientos, de acuerdo con los siguientes mínimos:

- I. Desarrollos comerciales, plazas y centros comerciales: Deberán contar con al menos el 20% de sus cajones de estacionamiento equipados con estaciones de carga para vehículos eléctricos;
- II. Hoteles y desarrollos turísticos: Deberán contar con al menos el 15% de sus cajones de estacionamiento con estaciones de carga;
- III. Edificios de oficinas y complejos corporativos: Deberán contar con al menos el 10% de sus cajones de estacionamiento con estaciones de carga; y,
- IV. Estacionamientos de edificios gubernamentales y oficinas públicas: Deberán contar con al menos el 25% de sus cajones de estacionamiento con infraestructura de carga, priorizando su uso para flotillas oficiales eléctricas.

Las estaciones de carga deberán cubrir los siguientes Requisitos Técnicos Mínimos:

- i. Cumplir con la Norma Oficial Mexicana NOM-001-SEDE-2012 en materia de instalaciones eléctricas y cualquier otra normatividad vigente aplicable.
- ii. Deberán ser de nivel 2 o superior y contar con conectores tipo SAE J1772 o compatibles con el estándar internacional vigente.
- iii. En desarrollos con más de 500 cajones de estacionamiento, al menos el 5% adicional deberá estar preequipado para futuras instalaciones de estaciones de carga.
- iv. Deberán estar debidamente señalizadas y ubicadas en espacios accesibles dentro del estacionamiento.
- v. La infraestructura de la red eléctrica de deberá contemplar capacidad suficiente para la expansión de estaciones de carga conforme aumente la demanda.

El incumplimiento de estas disposiciones será motivo de negativa de licencia de construcción y operación por parte de las autoridades municipales y estatales competentes.

**Artículo 364.** Los servicios de carga eléctrica podrán ser cobrados por los desarrollos comerciales, turísticos de hospedaje, de oficinas y espacios públicos; o

bien podrá ser suministrado por un tercero a través de los vehículos jurídicos que la autoridad Estatal y municipal consideren.

El Gobierno del Estado y los municipios podrán proponer las tarifas respectivas en coordinación con la Comisión Federal de Electricidad (CFE) y otras entidades públicas que estimen pertinentes.

## CAPÍTULO IV

### INCENTIVOS PARA LA ELECTROMOVILIDAD Y ESQUEMAS FINANCIEROS

**Artículo 365.** El Gobierno del Estado de Michoacán implementará incentivos para fomentar la adquisición y uso de vehículos eléctricos, de manera enunciativa, tales como:

- I. Exención del pago del refrendo vehicular por un periodo de 5 años para vehículos eléctricos y híbridos enchufables;
- II. Exención del pago del Impuesto sobre Adquisición de Vehículos Automotores Nuevos (ISAN);
- III. Estímulos fiscales a empresas que inviertan en la instalación de estaciones de carga;
- IV. Acceso preferencial a estacionamientos públicos y reducción de tarifas en zonas de parquímetros; y,
- V. Carriles exclusivos y permisos especiales para vehículos eléctricos en vialidades con alta congestión.

**Artículo 366.** El Gobierno del Estado, en coordinación con instituciones bancarias y organismos financieros, promoverá la creación de créditos con tasas preferenciales para la adquisición de vehículos eléctricos.

Asimismo, establecerá un mecanismo de subsidios directos o programas de financiamiento parcial para personas físicas interesadas en la compra de vehículos eléctricos.

Los municipios podrán establecer convenios con la banca pública y privada para ampliar el acceso a financiamientos en zonas con menor capacidad económica.

## CAPÍTULO V TRANSPORTE PÚBLICO Y ELECTROMOVILIDAD

**Artículo 367.** Las concesiones de transporte público otorgadas por el Estado deberán incluir requisitos progresivos para la incorporación de unidades eléctricas en sus flotas. Asimismo, deberán implementar programas de renovación de taxis, autobuses y vehículos de carga para incentivar la sustitución de unidades de combustión interna por vehículos eléctricos.

## CAPÍTULO VI EDUCACIÓN, CONCIENTIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA SOBRE ELECTROMOVILIDAD

**Artículo 368.** El Gobierno del Estado y los municipios impulsarán campañas de difusión para sensibilizar a la población sobre los beneficios de la electromovilidad.

Promoverán la inclusión de contenidos sobre movilidad sustentable en los programas educativos de nivel básico, medio y superior. Asimismo, en coordinación con universidades e institutos tecnológicos, fomentará la capacitación de técnicos y especialistas en electromovilidad.

**Artículo 369.** Se crea el Observatorio Estatal de Electromovilidad de Michoacán, como una instancia de monitoreo y análisis sobre la implementación de la movilidad eléctrica en la entidad.

El Observatorio tendrá las siguientes funciones:

- a) Evaluar el impacto de la electromovilidad en la reducción de emisiones contaminantes;
- b) Realizar estudios sobre la adopción de vehículos eléctricos y la efectividad de los incentivos implementados;
- c) Emitir recomendaciones para mejorar la infraestructura de carga y el acceso a vehículos eléctricos;
- d) Monitorear la inversión pública y privada en proyectos de electromovilidad; y,
- e) Presentar informes anuales al Congreso del Estado y al Ejecutivo Estatal sobre el avance de la electromovilidad en Michoacán.

El Observatorio estará conformado por representantes de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad, la Secretaría de Medio Ambiente, la academia, la industria automotriz y organizaciones civiles.

## ARTÍCULOS TRANSITORIOS

**PRIMERO.** El presente capítulo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Michoacán.

**SEGUNDO.** El Poder Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad, en coordinación con los municipios, deberá emitir los lineamientos y criterios técnicos para la instalación y operación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos dentro de los 90 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente decreto.

**TERCERO.** Los municipios del Estado de Michoacán deberán actualizar sus reglamentos de construcción, normas técnicas y licencias de funcionamiento para incluir disposiciones sobre la electromovilidad y la infraestructura de carga para vehículos eléctricos dentro de los 180 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente decreto.

**CUARTO.** La Secretaría de Finanzas y Administración del Estado de Michoacán deberá diseñar e implementar, en un plazo no mayor a seis meses, los mecanismos de incentivos fiscales y financiamiento accesible establecidos en el presente capítulo, en coordinación con la banca pública y privada.

**QUINTO.** El Ejecutivo del Estado deberá emitir el reglamento correspondiente para la correcta aplicación del presente capítulo en un plazo no mayor a 90 días naturales a partir de la entrada en vigor del decreto.

**SEXTO.** El Observatorio Estatal de Electromovilidad deberá ser instalado y comenzar operaciones en un plazo no mayor a seis meses, debiendo presentar su primer informe de avance en los siguientes doce meses posteriores a su creación.

**SEPTIMO.** Los desarrollos comerciales, turísticos, de oficinas y espacios públicos existentes en el Estado de Michoacán deberán incorporar progresivamente infraestructura de carga para vehículos eléctricos en sus estacionamientos, conforme a los siguientes plazos y condiciones:

I. A partir de los 12 meses siguientes a la entrada en vigor del presente decreto, los establecimientos que realicen remodelaciones mayores o ampliaciones que impliquen un incremento superior al 20% de su capacidad de estacionamiento, deberán destinar al menos el 10% de los nuevos cajones para estaciones de carga eléctrica;

II. En un plazo máximo de 5 años, los desarrollos existentes deberán adecuar al menos el 10% del total de sus cajones con infraestructura de carga;

III. Los edificios gubernamentales y oficinas públicas deberán garantizar la instalación de al menos el 15% de estaciones de carga en sus estacionamientos en un plazo máximo de 3 años; y,

IV. Los estacionamientos con más de 500 cajones deberán presentar un plan de implementación gradual a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad dentro de los 18 meses posteriores a la entrada en vigor del presente decreto, indicando las acciones para cumplir con las disposiciones de infraestructura de carga.

**OCTAVO.** La autoridad municipal y estatal podrán otorgar plazos adicionales cuando se justifique técnicamente la imposibilidad de instalación inmediata, siempre y cuando el desarrollo presente un programa de cumplimiento gradual.

A partir de los 2 años siguientes a la entrada en vigor del presente decreto, los nuevos permisos de funcionamiento para desarrollos comerciales, turísticos, de oficinas y espacios públicos se otorgarán únicamente a aquellos que cumplan con los parámetros establecidos en la presente ley.

**ATENTAMENTE**

**DIP. ALFREDO ANAYA OROZCO**

**ARQ. GLADYZ BUTANDA MACÍAS**