



Ciudad de México, a 06 de octubre del 2026

CCDMX/IIIL/DMVCF/313/2026

**DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E**

La que suscribe, Miriam Valeria Cruz Flores, Diputada integrante del Grupo Parlamentario del Partido Morena en la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartados A, numeral 4 y D, párrafo primero, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXXIX, 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXIX, 5 fracción II, 82, 94 fracción II, 95 fracción II, 96, y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este Honorable Congreso la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE ELECTROMOVILIDAD, INCENTIVOS PARA VEHÍCULOS DE CERO Y BAJAS EMISIONES E INFRAESTRUCTURA DE RECARGA**, con base en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ciudad de México enfrenta diversos desafíos relacionados con la movilidad, la reducción de emisiones contaminantes, el crecimiento de la actividad económica y la prestación de servicios, implica una reforma sustancial a la Ley de Movilidad de



la Ciudad de México, para fortalecer el esquema de electromovilidad metropolitana que pueda contribuir a la reducción de emisiones, promoviendo el uso de vehículos de cero y bajas emisiones contaminantes, así como el desarrollo de infraestructura de recarga y las tecnologías que permitan la transición progresiva hacia un sistema de movilidad bajo en carbono.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La movilidad urbana constituye uno de los principales desafíos para las grandes ciudades, debido a que el crecimiento de la población, la expansión territorial y el incremento de los desplazamientos generan una presión constante sobre la infraestructura vial, el transporte público y la calidad del medio ambiente.

En la Ciudad de México, este desafío adquiere especial relevancia porque la movilidad se encuentra estrechamente vinculada con el derecho de las personas a desplazarse en condiciones de seguridad, accesibilidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad.

Aunado a lo anterior, la movilidad en nuestra Ciudad se erige como una condición indispensable para el ejercicio efectivo de otros derechos humanos, entre ellos el derecho al trabajo, a la educación, a la salud, al espacio público y a un medio ambiente sano.

Es por lo anterior, que es necesario establecer mecanismos que faciliten por un lado los desplazamientos al interior de una Ciudad que demanda cada vez mas bienes y



servicios, pero que también requiere garantizar los derechos fundamentales de la población esenciales para proporcionar a sus habitantes una mejor calidad de vida.

Es en ese sentido que resulta indispensable promover el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes, así como establecer infraestructura de recarga, accesible y técnicamente homologada para los vehículos que ya cumplen con estos parámetros ambientales y tecnológicos.

Lo anterior, en consonancia con la estrategia federal y el Programa Sectorial de Energía 2025-2030¹ contempla como línea de acción fomentar el desarrollo ordenado y seguro de infraestructura para estaciones de recarga de vehículos eléctricos mediante normativas técnicas, incentivos de inversión y coordinación con los gobiernos locales, así como impulsar la electrificación del transporte público y de carga.

Por su parte, en la legislación actual se encuentra como mandato de la Administración Pública el deber de promover el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes, pero no se establece una política pública explícita de electromovilidad, acompañada de objetivos, responsabilidades institucionales e infraestructura suficiente en materia de movilidad.

Con lo que resulta necesario llevar a cabo una transformación de la manera en que las ciudades deben planear su movilidad y su infraestructura energética, al tenor de las necesidades cada vez más crecientes de los habitantes de una Ciudad que se

¹ https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5776838&fecha=22/12/2025#gsc.tab=0



mueven todos los días y en consonancia con las metas globales de cambio climático y emisiones de carbono.

En este sentido, resulta necesario considerar el informe proporcionado por la Agencia Internacional de Energía, misma que reportó que durante 2025 las ventas mundiales de vehículos eléctricos superaron los 20 millones de unidades y representaron aproximadamente una cuarta parte de las ventas de automóviles nuevos, lo que confirma que la electrificación del transporte dejó de ser una alternativa marginal para convertirse en una tendencia estructural del sector.²

Dicha circunstancia implica que las ciudades implementen condiciones regulatorias que permitan incorporar progresivamente estas tecnologías, considerando tanto los beneficios ambientales como los requerimientos de infraestructura, planeación urbana, energía y financiamiento.

En consecuencia, resulta esencial que la Ciudad de México, pueda asumir este compromiso para regular a los vehículos de bajas emisiones y que se establezcan con suficiente precisión las herramientas institucionales necesarias para acelerar su adopción.

Es por esa razón que la presente iniciativa pretende establecer la facultad y atribución de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, para crear una red pública y privada de infraestructura de recarga, con criterios de cobertura territorial,

² <https://www.evindustryreport.com/es/articles/global-ev-sales-2025-20-million-iaa>



accesibilidad, seguridad, interoperabilidad, información al usuario y coordinación con las autoridades del sector eléctrico.

Asimismo, pretende establecer la transformación tecnológica y ambiental que actualmente experimenta el sector automotriz evolucione de una orientación general hacia una política pública explícita de electromovilidad, acompañada de objetivos, responsabilidades institucionales e infraestructura suficiente.

III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

En los términos de la Guía para la Incorporación de la perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México, la que aduce que en función del marco jurídico vigente en México, la igualdad de género debe ser entendida como la *“situación en la cual mujeres y hombres acceden con las mismas posibilidades y oportunidades al uso, control y beneficio de bienes, servicios y recursos de las sociedad, así como a la toma de decisiones en todos los ámbitos de la vida social, económica, política, cultural y familiar”*³, la presente iniciativa, cuenta con una óptica inclusiva, alejada de discriminación y estereotipos hacia las mujeres, utiliza también un lenguaje incluyente, no sexista, en función de ello, la presente iniciativa no afecta y por el contrario, ajusta la perspectiva de género en su elaboración.

³<https://genero.congresocdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2019/12/Gui%C3%A1-para-la-Incorporaci%C3%B3n-de-la-perspectiva-de-g%C3%A9nero-en-el-trabajo-legislativo-del-Congreso-de-la-Ciudad-de-M%C3%A9xico-2.pdf>



IV. ARGUMENTACIÓN

La movilidad constituye una de las condiciones indispensables para el ejercicio efectivo de los derechos de las personas, ya que permite entre otras cosas, el traslado diario para acudir al trabajo, a una institución educativa, a un centro de salud, realizar actividades económicas, así como acceder a servicios públicos o participar en sociedad.

Es por éstas razones que la movilidad no solo representa una necesidad cotidiana, sino una condición material para el ejercicio de otros derechos y por tanto constituye una responsabilidad pública vinculada con la calidad de vida, la igualdad, la inclusión social, el medio ambiente y el desarrollo urbano.

El derecho fundamental a la movilidad se encuentra consagrado en la Constitución Política de la Ciudad de México⁴, cuyo artículo 13, apartado E, reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad y dispone que las autoridades deben adoptar las medidas necesarias para garantizarlo, impulsando un sistema integrado de transporte público y el transporte de bajas emisiones contaminantes.

Por su parte, el artículo el artículo 16 de la propia Constitución establece que la Ciudad garantizará la movilidad mediante un sistema integrado y multimodal que

⁴ <https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/index.php/leyes/constitucion>



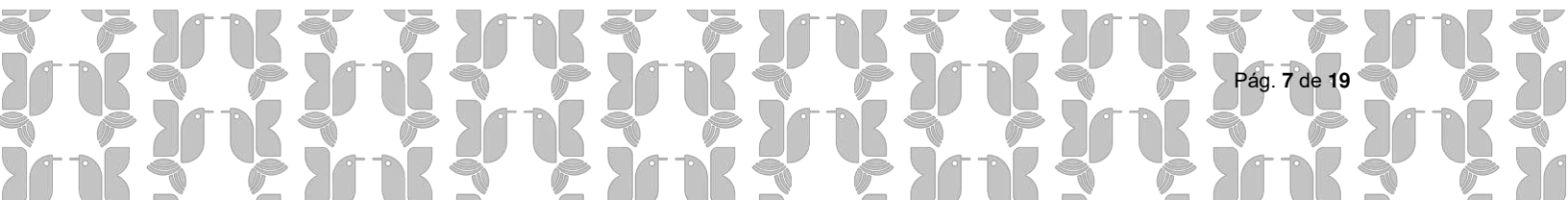
atienda las necesidades sociales y ambientales bajo principios de equidad, accesibilidad, eficiencia, seguridad y asequibilidad.

Este mandato constitucional adquiere particular relevancia frente a los retos ambientales y energéticos que enfrenta la Ciudad de México, entre los cuales se encuentra el crecimiento urbano, la intensidad de los desplazamientos cotidianos y la necesidad permanente de transportar personas y mercancías.

Así resulta necesario que las políticas de movilidad evolucionen de manera paralela a las transformaciones tecnológicas, ambientales y energéticas que se están produciendo en el país y en el mundo.

En este contexto, la transición hacia vehículos de cero y bajas emisiones, así como la electromovilidad deben formar parte de una política integral de movilidad sustentable, que apueste por una transformación mucho más amplia que comprende la renovación de flotas, la infraestructura de recarga, la planeación territorial, la capacidad de las redes eléctricas, los sistemas de información, los mecanismos de financiamiento, los incentivos, la seguridad de las instalaciones, la accesibilidad universal y la coordinación entre autoridades.

En este sentido, es importante señalar que la legislación vigente de la Ciudad de México ya contempla el desplazamiento de las personas bajo condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad,





incorporando entre sus principios la sustentabilidad y la promoción de tecnologías sustentables y de vehículos de bajas emisiones

Sin embargo, la referida legislación no contempla instrumentos concretos de planeación, infraestructura, incentivos, metas e indicadores en materia de electromovilidad, razón por la cual se propone la armonización y desarrollo del marco jurídico existente, con el de dotar de mayor precisión y capacidad de ejecución a obligaciones que ya derivan de la Constitución Política de la Ciudad de México y de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Por esa razón resulta necesario regular una política de electromovilidad de la Ciudad de México, en coordinación con las autoridades ambientales, energéticas, hacendarias y de desarrollo urbano competentes de tal forma que se formule un programa de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos, que establezca metas, corredores prioritarios, criterios de localización, estándares técnicos, interoperabilidad y mecanismos de financiamiento.

Lo anterior, porque si bien es cierto, actualmente la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México⁵ mantiene mecanismos de monitoreo y actualización de inventarios de emisiones provenientes de fuentes móviles, lo que permite reconocer la importancia de contar con políticas específicas para reducir las emisiones asociadas al transporte, también es cierto que no se cuenta con infraestructura de

⁵ <https://sedema.cdmx.gob.mx/secretaria/estructura/20>



electromovilidad que fomente la utilización de vehículos eléctricos, con bajas emisiones contaminantes.

Y si bien es cierto la transición tecnológica debe ser gradual, no todas las modalidades de transporte presentan las mismas características, ni todas las unidades pueden sustituirse bajo un mismo calendario, es un hecho que la mayoría de los vehículos de combustión interna, actualmente cuentan con infraestructura requerida, costos de adquisición y condiciones de utilización diferentes, en comparación con los vehículos eléctricos.

Precisamente por ello, la presente iniciativa no propone privilegiar el automóvil eléctrico sobre el transporte público ni plantea que la movilidad sustentable dependa exclusivamente de la electrificación del parque vehicular.

Su finalidad es establecer condiciones para que aquellos desplazamientos que necesariamente continuarán realizándose mediante vehículos motorizados puedan efectuarse progresivamente con menores impactos ambientales, al tiempo que se fortalece el transporte público y se generan alternativas tecnológicas para el transporte de pasajeros y mercancías.

Por esta razón, la propuesta plantea que la transición hacia vehículos de cero y bajas emisiones se desarrolle mediante instrumentos de planeación que permitan establecer metas progresivas de acuerdo con las características de cada



modalidad, la disponibilidad presupuestaria, la infraestructura existente, las condiciones de operación y la capacidad de las redes eléctricas.

Por su parte dicha transición también se encuentra respaldada por la evolución de la política energética nacional., ya que el Programa Sectorial de Energía 2025-2030 establece dentro de sus estrategias el impulsar la electrificación y el uso de energías limpias en el transporte público y de carga para mejorar su eficiencia y sustentabilidad.

Asimismo, se plantea fomentar la electrificación del transporte de carga y pasajeros mediante la incorporación progresiva de tecnologías de tracción eléctrica, priorizando el transporte público, así como fomentar el desarrollo ordenado y seguro de infraestructura para estaciones de recarga mediante normativas técnicas, incentivos de inversión y coordinación con los gobiernos locales.

Lo anterior permite advertir que la transición hacia la electromovilidad no puede desarrollarse de manera fragmentada, sino que se requiere una política local que, dentro de sus atribuciones, articule la planeación de movilidad con la transformación tecnológica y energética que se está impulsando en el ámbito nacional.

En ese sentido la infraestructura de recarga constituye uno de los principales elementos de esta transformación, pues no puede pretenderse que la ciudadanía adopte progresivamente vehículos eléctricos si no existen condiciones suficientes para realizar la recarga de manera segura, accesible y previsible.



Asimismo, la infraestructura pública de recarga debe ser considerada bajo un enfoque de equidad territorial, tomando en cuenta la demanda de transporte, la densidad poblacional, los corredores de movilidad, los centros de transferencia modal, las terminales y bases de transporte público, los estacionamientos públicos, las zonas de concentración de actividades económicas, los corredores de distribución de mercancías y aquellas áreas donde exista una insuficiencia de infraestructura privada.

De la misma forma la regulación de la infraestructura de recarga requiere también una adecuada delimitación competencial, estableciendo reglas con la Federación de manera conjunta, de tal forma que no se impongan unilateralmente reglas técnicas que invadan las facultades federales en materia energética.

La propuesta, por ello, se construye bajo un principio de coordinación, proponiendo que la Ciudad de México establezca dentro de su competencia, la planeación territorial y de movilidad, la identificación de zonas prioritarias, la incorporación de infraestructura en espacios públicos, la articulación con el transporte público, la regulación de aspectos urbanos y administrativos y la generación de información para las personas usuarias, respetando en todo momento que las condiciones relativas a la conexión y operación dentro del Sistema Eléctrico Nacional se sujeten a las disposiciones federales aplicables.



Dicha delimitación resulta indispensable para otorgar seguridad jurídica tanto a las autoridades como a los particulares que participen en el desarrollo de la infraestructura.

Aunado a lo anterior es indispensable que se fomente un sistema de información que permita consultar sus características fundamentales y que, progresivamente, pueda integrarse con las plataformas digitales de movilidad de la Ciudad, de tal forma que se fortalezca el derecho a la información de los usuarios y se facilite la planeación de los desplazamientos y permitir que la infraestructura disponible sea utilizada de manera eficiente.

Finalmente, la transición hacia una política de electromovilidad en la Ciudad de México, implica que se incorpore una coordinación entre autoridades no sólo de índole federal, sino también de alcance local, que unidas bajo un concepto metropolitano permita que se organicen y armonicen los mecanismos de diseño, formulación e implementación en cada entidad federativa.

Lo anterior tiene su razón de ser en el origen propio de la movilidad que conlleva, en la mayoría de las situaciones que una persona se traslade de una entidad federativa a otra con fines laborales, médicos, escolares, empresariales y demás necesarios para el día a día.

De tal forma es necesario incorporar asimismo una dimensión metropolitana, en donde el derecho a la movilidad no se vea coartado por límites administrativos o



territoriales y por tanto permita generar una infraestructura de electromovilidad que evite discontinuidades en los principales corredores metropolitanos.

Por ello, el Programa de Electromovilidad deberá contemplar mecanismos de coordinación con las autoridades federales y con las entidades federativas y municipios metropolitanos, procurando establecer criterios compatibles para la infraestructura, la información y los principales corredores de movilidad.

Es por todo lo anteriormente expuesto, que promover el uso de vehículos de cero y bajas emisiones contaminantes, así como el desarrollo de la electromovilidad, la infraestructura de recarga y las tecnologías representa una medida necesaria y pertinente para fortalecer la transición progresiva hacia un sistema de movilidad bajo en carbono y con ello mejorar la calidad de vida y el medio ambiente en la zona metropolitana de la Ciudad de México.

V. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO, SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD

PRIMERO. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el párrafo vigésimo primero del artículo 4 señala lo siguiente:

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.



SEGUNDO. Por su parte, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 13, apartado E, punto 2, establece que las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio a la movilidad, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, al tenor de lo siguiente:

E. Derecho a la movilidad

(...)

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

De la misma forma, en el artículo 16, inciso H, se establece que la Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, asimismo establece que las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad en atención a lo siguiente:

H. Movilidad y accesibilidad



III LEGISLATURA

CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA



1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

2. En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

a) Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;

(...)

TERCERO. La Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece que la Secretaría de Movilidad en conjunto con la Secretaría de Medio Ambiente, deberá promover, fomentar e impulsar el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas



emisiones contaminantes; sistemas con tecnologías sustentables, al tenor de lo siguiente:

Artículo 14.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, la Secretaría del Medio Ambiente tendrá, las siguientes atribuciones:

I. Emitir y verificar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la Ciudad en materia de protección al medio ambiente;

II. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos; y

VI. ORDENAMIENTO A MODIFICAR

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

VII. PROPUESTA DE MODIFICACIÓN

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 1.-	Artículo 1.-
La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben	La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a



sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes. Artículo 12.- ... I a LXIV... LXV. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables. Sin correlativo. Sin correlativo.	la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes, así como el desarrollo de la electromovilidad, la infraestructura de recarga y las tecnologías que permitan la transición progresiva hacia un sistema de movilidad bajo en carbono. Artículo 12.- ... I a LXIV... LXV. Diseñar, coordinar y ejecutar la política de electromovilidad de la Ciudad de México, en coordinación con las autoridades ambientales, energéticas, hacendarias y de desarrollo urbano competentes; LXVI. Elaborar y actualizar un Programa de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos, que establezca metas, corredores prioritarios, criterios de localización y un sistema público de información; LXVII. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.
--	---

VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Por lo expuesto, someto a consideración de este Honorable Congreso, la siguiente,

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE ELECTROMOVILIDAD, INCENTIVOS PARA VEHÍCULOS DE CERO Y BAJAS EMISIONES E INFRAESTRUCTURA DE RECARGA.



Único. – Se **MODIFICA** el párrafo tercero del artículo 1 y se adicionan las fracciones LXV y LXVI, recorriéndose la subsecuente del artículo 12 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 1.- ...

...

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes, así como el desarrollo de la electromovilidad, la infraestructura de recarga y las tecnologías que permitan la transición progresiva hacia un sistema de movilidad bajo en carbono.

Artículo 12.- ...

I a LXIV...

LXV. Diseñar, coordinar y ejecutar la política de electromovilidad de la Ciudad de México, en coordinación con las autoridades ambientales, energéticas, hacendarias y de desarrollo urbano competentes;

LXVI. Elaborar y actualizar un Programa de Infraestructura de Recarga para Vehículos Eléctricos, que establezca metas, corredores prioritarios, criterios de localización y un sistema público de información;



LXVII. Aquellas que con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular de la Jefatura de Gobierno y las demás que le confieran la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Este decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

SEGUNDO. La ejecución y cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Decreto, se realizarán de forma gradual y progresiva, considerando los recursos disponibles.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, Ciudad de México a 06 de octubre de 2026.

ATENTAMENTE

Dip. Miriam Valeria Cruz Flores

DIP. MIRIAM VALERIA CRUZ FLORES

Certificado de firma		29/09/2026 10:18
Documento electrónico	Solicitante del proceso de firma Almacenado	
Identificador: 6ABBE46F43645244CD274916	Nombre: Dip. Miriam Valeria Cruz Flores	
Nombre y extensión: Iniciativa en materia de electromovilidad y vehiculos de carga (n.ofi.).pdf	Compañía: SR LUZ SA DE CV	
Descripción:	Correo electrónico: valeria.cruz@congresocdmx.gob.mx	
Cantidad de páginas: 19	Teléfono:	
Estado: Firmado	Dirección IP: 189.146.110.209	
Firmantes: 1	Fecha y hora de emisión	
Huella digital del contenido del documento original: 6a4e11d5b9038c8d4eb203c214900983b19019d592f5faac09e01eda7bc1b29a	(America/Mexico_City):	
Huella digital del contenido del documento firmado: 871a3b192abb6883a2e892d2ff02b4a4e7b3df266436be04a2ab1876c6f0f5c5	29/09/2026 10:16	

Constancia de conservación del documento firmado	
Información de la constancia NOM-151	Información del emisor de la constancia NOM-151
Fecha de emisión: 29/09/2026 16:18:20 UTC (29/09/2026 10:18:20 Hora local de la Ciudad de México)	Prestador de Servicios de Certificación (PSC): PSC World S.A. de C.V.
Nombre y extensión: 1fa5781e-1832-476b-8559-c0d5f3ca58d6.cons	Certificado PSC válido desde: 2026-02-10
Huella digital contenida en la constancia: 871a3b192abb6883a2e892d2ff02b4a4e7b3df266436be04a2ab1876c6f0f5c5	Certificado PSC válido hasta: 2031-02-10

Firmantes		
Firmante 1. Miriam Valeria Cruz Flores		
Atributos	Firma	Fecha
Tipo de actuación: Por su Propio	ID: 6ABBE4C2B6CB44343B1A2BF8	Enviado: 29/09/2026 10:17:56
Derecho	IP: 189.146.110.209	Aceptó Aviso de Privacidad: 29/09/2026 10:18:11
Compañía:		Visto: 29/09/2026 10:18:11
Método de notificación: Correo		Confirmado: 29/09/2026 10:18:11.748
Correo: valeria.cruz@congresocdmx.gob.mx		Firmado: 29/09/2026 10:18:11.897
Teléfono:		
Emisor de la firma electrónica:		
Dibujada en dispositivo		
Plataforma: https://app.con-certeza.mx		

Firma con texto

Dip. Miriam Valeria Cruz Flores

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

