**HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA**

**P R E S E N T E.-**

El suscrito **Omar Bazán Flores**, Diputado de la LXVII Legislatura del Honorable Congreso del Estado, integrante al grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con fundamento en el artículo 68 Fracción I de la Constitución Política del Estado de Chihuahua en relación con el artículo 71 Fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 167 fracción I y 168 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo para el Estado de Chihuahua, comparezco ante esta Honorable Representación a presentar **Iniciativa con carácter de Decreto con el propósito de expedir la Ley de Modelo de Movilidad Eléctrica e Implementación de los centros de recarga y lugares de aparcamiento en espacios públicos y privados de vehículos híbridos y electrónicos incentivando el uso y circulación en el estado de chihuahua,** de conformidad con la siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

A nivel mundial la movilidad eléctrica crece exponencialmente y a medida que progresa se van poniendo a prueba nuevas tecnologías en la producción de vehículos y la infraestructura de recarga. Estos avances tienen como objetivo mejorar el medio ambiente en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030.

La contaminación vehicular es la contaminación producida por cualquier vehículo de transporte. Se produce principalmente formando parte de la conocida como contaminación urbana, aquella que ocurre en los núcleos urbanos, donde numerosos vehículos son utilizados diariamente para cubrir el desplazamiento de las personas que habitan en las ciudades y su periferia.

Los motores de combustión de los vehículos son los responsables de la emisión a la atmósfera de diferentes tipos de gases y también de partículas que contaminan el entorno o el medio ambiente. De esta forma, los diferentes vehículos utilizados diariamente en los países más desarrollados (con un grado elevado de industrialización y, en general, de actividad económica) son los responsables de entre el 30% y el 90% de los gases que son contaminantes producidos por el tráfico vehicular en todo el mundo.

No obstante, la contaminación vehicular incluye diferentes agentes contaminantes que diariamente afectan al medio ambiente y a los seres humanos.

Los vehículos son considerados importantes agentes de contaminación ambiental. En la actualidad, aparecen como elementos indispensables en el funcionamiento de las sociedades modernas y los ecosistemas urbanos, circulando por las carreteras del mundo millones de vehículos (coches, motocicletas, camiones y autobuses) que hacen que cada vez sean más los problemas ambientales y de salud que sufrimos todos los seres vivos que convivimos con ellos.

Entre los diferentes tipos de contaminación vehicular, podemos encontrar la que se produce en el aire por los gases expulsados, la que se da en el suelo y el agua por los aceites vertidos y por la acumulación de las piezas como residuos, etcétera.

Por ello, se dan tanto problemas de contaminación del aire, como del suelo y del agua. Es la responsable también del ruido o contaminación acústica o sonora, así como de numerosas enfermedades y problemas de salud en el ser humano.

Es imprescindible concienciar a la sociedad de las diferentes problemáticas ambientales que causan los vehículos diariamente, interviniendo negativamente en el funcionamiento de los ecosistemas urbanos. Analicemos más detalladamente en el siguiente apartado las principales causas de los diferentes tipos de contaminación vehicular.

Las ciudades mexicanas padecen serios problemas de contaminación ambiental, y el sector transporte es una de sus principales causas al contribuir con el 20.4% de la emisión de GEI, de los cuales el 16.2% proviene del subsector automotor, en su mayoría, por viajes en transporte individual motorizado.

En algunas zonas metropolitanas como en el Valle de México las emisiones generadas por vehículos, representan hasta un 60% 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), cada año mueren en nuestro país 14,700 personas a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire, y es que 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.

Paradójicamente, para atender la movilidad urbana, se han destinado cuantiosos recursos públicos a la construcción de infraestructura vial en beneficio del transporte en automóvil privado, que contrariamente, han agravado el problema y hoy, el panorama diario de las ciudades de más de un millón de habitantes es la congestión vial, producto de la cantidad de vehículos privados en donde se trasladan en promedio 1.2 personas por unidad; diariamente se pierden millones de horas/hombre, los ingresos de las personas disminuyen por los costos crecientes del transporte, y se incrementan los niveles de contaminación ambiental y auditiva que afectan la salud.

Como resultado, estas ciudades entraron en crisis de contaminación ambiental, congestionamientos viales, millones de horas/hombre perdidas en el tráfico, afectación de la convivencia familiar y social y cuestiones que, en síntesis, tuvieron un deterioro generalizado en la calidad de vida de la población, lo que hace latente la necesidad de hacer un cambio en las políticas de movilidad sustentable.

A pesar de esto, existe un consenso en el tema de que la movilidad urbana sostenible es factor de desarrollo económico y social. Es por ello que actualmente las ciudades mexicanas enfrentan diversos retos caracterizados por la congestión vial, los altos costos de movilidad, pérdidas de tiempo en traslados, invasión de espacios públicos, accidentes, contaminación, inseguridad y rechazo al transporte público por lento y peligroso, lo que vulnera particularmente a los sectores de bajos ingresos y a las mujeres, e implica condiciones de exclusión y poca accesibilidad para personas con alguna discapacidad.

Los automóviles particulares generan el 18% de las emisiones de CO2, principal gas causante del efecto invernadero.

Este fenómeno podría costar al país hasta el 6% del PIB, si no se toman las medidas de prevención adecuadas. En las cinco ZM del país que concentran el 40% de la población urbana nacional, las pérdidas por externalidades negativas alcanzan costos que rondan el 4% del PIB.

El ciclo de vida de todo vehículo es en sí mismo contaminante, desde su producción hasta su destrucción o abandono como residuo. Por ello, debemos optimizar su uso y reducir al mismo tiempo su impacto en el medio ambiente, usando diferentes medidas preventivas como principal arma para combatir la contaminación vehicular.

La principal causa de que haya una cantidad desmesurada e inconcebible de contaminación de los coches es que existen demasiados circulando en todo el mundo constantemente. Incluso, hay lugares, y en estos se dan varios casos, en los que muchos vehículos de varias plazas siempre los usa solo una persona. Por ello, se insiste en usar más el transporte público y en llenar de pasajeros los autos particulares siempre que se pueda (por ejemplo, compartiendo viaje de coche con alguien para ir al trabajo).

Aparte de este problema obvio desde que avanzó la tecnología automovilística de forma espectacular durante la Revolución Industrial, también podemos hablar de los agentes contaminantes que causan la contaminación vehicular, entre las principales causas de la contaminación vehicular del aire, los productos de las emisiones vehiculares que son depositados en la atmósfera en mayor cantidad son:

* Óxidos nitrosos.
* Monóxido de carbono (CO).
* Dióxido de carbono (CO2).
* Compuestos de plomo.
* Pequeñas cantidades de dióxido de azufre, sulfuro de hidrógeno y amianto.

Todos estos gases contaminantes son producidos durante el proceso de combustión interna de combustibles fósiles (gasoil, gasolina y sus impurezas) que se da en los motores de los vehículos.

Por otro lado, los agentes causantes de la contaminación vehicular del suelo y del agua son los residuos de las llantas en los pavimentos, así como aceites de los vehículos que son vertidos tanto al suelo como a las aguas. También son agentes de contaminación la degradación de las diferentes piezas (plásticas, metálicas y de otros materiales) que constituyen los vehículos y que acaban depositadas en los suelos; además de los disolventes orgánicos altamente tóxicos usados para la pintura y acabado de los vehículos, y los equipos de aire acondicionado (responsables de la emisión de gases de efecto invernadero perjudiciales para la capa de ozono).

Este tipo de contaminación tiene graves y variadas consecuencias para la salud de los seres humanos que están expuestos a sus agentes contaminantes.

Principalmente, la contaminación del aire que respiramos es la responsable del aumento de los síntomas de las personas que ya sufren asma y otras enfermedades pulmonares, siendo siempre más vulnerables a la contaminación vehicular.

Concretamente, debido a una exposición prolongada al dióxido de nitrógeno proveniente de la combustión interna de los vehículos, existe un 25% de probabilidad dentro de la población de sufrir, Enfermedad Pulmonar Obstructiva Crónica.

Por otro lado, en cuanto a las consecuencias de la contaminación vehicular en el medio ambiente, estas se resumen en la contaminación del suelo y en la contaminación del agua con sustancias tóxicas provenientes de los vertidos de líquidos (aceites y combustibles), así como de la degradación de las piezas que componen los vehículos y su permanencia en la naturaleza como macro y micro partículas contaminantes.

Para dimensionar el avance, se puede mencionar que según el informe Global EV Outlook 2018, realizado por la Agencia Internacional de Energía que depende de la OCDE, las ventas mundiales de autos eléctricos e híbridos enchufables superaron el millón cien mil unidades en 2017, mostrando un crecimiento del 54% anual. En el mismo año las ventas de autos a combustión alcanzaron los 92 millones de vehículos (28 millones en China y 17,5 millones en EEUU), mostrando una caída del 2% respecto del año anterior. Estos datos muestran la magnitud del desafío y a su vez la velocidad de crecimiento de la industria de autos eléctricos.

El stock mundial de autos eléctricos e híbridos enchufables alcanzó en 2017 los 3 millones cien mil autos, de los cuales 1 millón doscientos mil se encuentran en China y 762.000 en EEUU. Entre EEUU y China concentran más del 65% de los autos eléctricos.

La región de América Latina y el Caribe avanza en la transición tecnológica y los países con mayores adelantos han creado estrategias nacionales que involucran al sector público y al sector privado, estableciendo políticas públicas con una mirada de largo plazo.

Según el informe Global EV Outlook 2018, el país de la región con mayor cantidad de vehículos híbridos enchufables y eléctricos en 2017 fue México con 920.000 autos, seguido por Brasil con 680.000 autos y Chile con 250.000 vehículos. Durante el año 2017, Brasil fue el país con mayores ventas de vehículos eléctricos alcanzando los 250.000 autos y duplicando las ventas de 2016. Esto muestra los avances destacables en la región y el desarrollo progresivo del transporte eléctrico.

La región tiene ventajas propicias para la movilidad eléctrica, debido a que Argentina, Brasil y México son tres grandes fabricantes de automóviles y Argentina, Bolivia y Chile tienen casi el total de reservas de litio mundial. Además, la región cuenta con el mayor porcentaje mundial de fuentes de energía renovables. Igualmente el mercado de vehículos eléctricos es reducido, la mayoría de los países no superan los mil vehículos eléctricos, a excepción de Colombia y México.

La Ley Modelo en su primer título presenta el objeto y las principales definiciones teniendo en cuenta a los vehículos eléctricos puros y a los híbridos enchufables. A su vez, en el siguiente título hace hincapié en la capacitación y en los diversos incentivos que serán necesarios para su implementación, así como la regulación que establece el cumplimiento de los estándares mínimos de eficiencia y contaminación máxima permitida de los vehículos eléctricos.

El siguiente título define las obligaciones de la Administración Pública que generen las condiciones de infraestructura e inversión necesaria para el desarrollo del transporte eléctrico, así como incentivos y compras públicas (flota vehicular).

En este sentido, la Ley incorpora un título específico de importadores donde subraya las obligaciones de información, reparación y venta de vehículos eléctricos. Asimismo, el titulo de Transporte Público, prioriza la conversión del transporte público en eléctrico categorizando en trenes, autobuses y taxis en todas sus formas. De esta forma, se promueve desde el Estado el uso y desarrollo de los vehículos eléctricos.

Los Centros de Recarga tiene un título específico, que define la implementación y las formas de carga, donde los privados podrán brindar el servicio de carga y los particulares podrán instalar equipamiento para recarga en sus respectivos domicilios para autoconsumo, cumpliendo con las normas técnicas. En este sentido, se busca difundir e implementar el desarrollo tecnológico lo más extensivo posible, para en un futuro lograr una movilidad eléctrica plena.

Por lo anterior es que me permito someter a consideración de este **H. Congreso del Estado de Chihuahua**, el siguiente proyecto de decreto:

**DECRETO:**

**ARTICULO PRIMERO. -** Se expide la Ley de Modelo de Movilidad Eléctricaen el estado de Chihuahua.

**TITULO PRIMERO**

**DISPOSICIONES GENERALES**

**ARTÍCULO 1.-** Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer un marco regulatorio de referencia para la promoción del transporte eléctrico en la región del estado de Chihuahua, con el fin de fortalecer las políticas públicas para incentivar su uso y reducir los impactos nocivos en el medioambiente, en concordancia con el diagnóstico y propuestas de la comunidad científica internacional y el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático.

**ARTÍCULO 2.-** Interés público. Se declara de interés público la promoción del transporte eléctrico, público y privado, la disminución gradual de la circulación de vehículos de combustión interna.

**ARTÍCULO 3.-** Definiciones. Se considerarán comprendidos a los fines de la presente Ley:

1. **Economía baja en emisiones:** el proceso por el cual los países u otras entidades buscan lograr una economía baja en carbono, o mediante el cual los individuos pretenden reducir su consumo de carbono.
2. **Movilidad eléctrica:** se entiende como todo medio de desplazamiento de personas o bienes que resulte en un vehículo alimentado con electricidad y que no contenga motor de combustión.
3. **Vehículo eléctrico:** un vehículo eléctrico enchufable de batería. A veces también se denomina "vehículo eléctrico de batería". Los vehículos eléctricos no tienen un motor de combustión interna.
4. **Vehículo híbrido:** contiene un motor de combustión interna y un motor eléctrico con un banco de baterías. En contraste a un vehículo híbrido enchufable, no brinda la capacidad de conexión a una fuente externa para cargar las baterías. Por lo contrario, las baterías se cargan mediante el motor de combustión interna o un sistema de frenado regenerativo.
5. **Vehículo híbrido enchufable:** contiene un motor de combustión interna y un motor eléctrico con un banco de baterías. Brinda la capacidad de conexión a una fuente externa para cargar las baterías.
6. **Electrificación:** se entiende como el proceso de conversión o sustitución, mediante el cual, la electricidad sustituye a otros vectores energéticos para una aplicación dada. Por ejemplo, la sustitución de un vehículo a base de combustibles fósiles por un vehículo eléctrico.
7. **Centro de carga (o recarga):** infraestructura de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de las baterías de vehículos eléctricos o vehículos híbridoenchufables.

**ARTÍCULO 4.-** Competencia. La Autoridad de Aplicación designada por el Parlamento Mexicano, será el órgano rector para la aplicación de la presente Ley y deberá:

1. Promover la capacitación y realizar campañas educativas para fomentar el uso del transporte eléctrico y la adquisición de vehículos comprendidos en la presente Ley Modelo de Movilidad Eléctrica.
2. Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente Ley Modelo de Movilidad Eléctrica.
3. Definir los plazos y características de la transición hacia una movilidad eléctrica plena, teniendo en cuenta la reconversión paulatina de la industria automotriz regional y las regulaciones acerca de la importación de vehículos.
4. Supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en esta Ley Modelo, respecto a la oferta de vehículos comprendidos en la presente Ley Modelo en cada país.
5. Formular y ejecutar las políticas públicas que promuevan la integración de la movilidad eléctrica con otras agendas, tal como las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC) de la Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático (CMNUCC), las economías bajas en emisiones y la modernización de los sistemas eléctricos, así como políticas públicas que hagan un vínculo claro entre el transporte y su impacto en la calidad del aire y la salud pública.
6. Promover la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras de infraestructura necesarias para la implementación del transporte eléctrico.
7. Promover políticas de difusión y concientización para dar a conocer el transporte eléctrico, por medio de la promoción de sus beneficios en: mejoras tecnológicas vehiculares, energías limpias, eficiencia energética, reducción de los gases de efecto invernadero (GEI), contaminantes climáticos de vida corta y material particulado, así como el ahorro económico para los usuarios al no consumir combustible, nuevos negocios y empleos asociados a la movilidad eléctrica, así como cualquier otra que surja de la presente Ley Modelo de Movilidad Eléctrica.
8. Fomentar e implementar la coordinación interinstitucional para el uso del transporte eléctrico, insertándola en una acción ambiental pública, para optimizar e integrar coherentemente los esfuerzos y los recursos de las instituciones de la Administración Pública.
9. Las demás obligaciones que señalen las leyes y los compromisos internacionales ratificados en cada país, para promover el transporte eléctrico.

**ARTÍCULO 5-** Obligaciones. La Autoridad de Aplicación del estado de Chihuahua:

1. Emitir las directrices para ejecutar las disposiciones de la presente Ley.
2. Establecer metas específicas para la disminución progresiva de la circulación de vehículos de uso personal de combustión interna, con el objetivo de alcanzar para 2050 la sustitución total de dichos vehículos.
3. Definir los entes rectores, así como los roles y responsabilidades para ejecutar las disposiciones de la presente Ley.
4. Establecer las metas sobre la sustitución de la flota de transporte actual, pública y privada.
5. Velar por la aplicación de la normativa que se establezca como consecuencia de esta Ley Modelo.
6. Definir los indicadores de cumplimiento de transporte eléctrico en el estado.
7. Desarrollar las herramientas y los reglamentos técnicos que sean necesarios para cumplir con el objeto de esta Ley.
8. Coordinar, con las instancias de la Administración, la implementación de las disposiciones y la ejecución de las obras contempladas en la presente Ley.
9. Emitir las constancias de que los vehículos comprendidos en la presente Ley que se produzcan y/o importen reúnen las características que regula la presente Ley Modelo de Movilidad Eléctrica.

**ARTÍCULO 6.-** Coordinación Institucional. Para la formulación de la política pública, el plan y los reglamentos técnicos, se deberá garantizar en el estado de Chihuahua la participación de las instituciones, los sectores vinculados y la sociedad civil.

**TITULO SEGUNDO**

**CAPACITACIÓN E INCENTIVOS**

**ARTÍCULO 7.-** Capacitación técnica. El organismo y/o institución educativa designada en Chihuahua, deberá crear canales para la formación y capacitación de recurso humano que se pueda desarrollar laboralmente en la producción, ensamble, mantenimiento y la reparación de vehículos comprendidos en la presente Ley Modelo de Movilidad Eléctricay sus partes, así como los servicios y cadenas de valor asociadas. También se capacitará a autoridades de tránsito, servicios de atención de accidentes, bomberos y personal de entidades involucradas sobre la operación de vehículos comprendidos en la presente Ley.

**ARTÍCULO 8.-** Investigación, desarrollo e innovación. La Autoridad de Aplicación del estado de Chihuahua convocará a la comunidad científica: universidades, organizaciones de la sociedad civil, empresas privadas, laboratorios de innovación, con el objetivo de implementar, financiar y desarrollar actividades de investigación, desarrollo e innovación que aborden tanto el producto como el proceso.

**ARTÍCULO 9.-** Incentivos. La Autoridad de Aplicación de Chihuahua establecerá junto con las respectivas áreas de gobierno, los incentivos económicos, de uso en circulación, de facilidades de financiamiento, así como la generación de nuevas cadenas de valor, emprendimientos e inversiones asociadas que promuevan la movilidad eléctrica. Los incentivos deberán respetar la gradualidad y temporalidad que demande la consecución de la movilidad eléctrica plena. Tipos de incentivos:

* 1. **Incentivos fiscales:** Reducción o eliminación de aranceles a la importación de autos eléctricos; reducción o eliminación de aranceles a la importación de autopartes para la producción y/o ensamblaje de autos eléctricos; reducción o eliminación de impuestos internos (impuestos a las ventas, patentes, impuestos a la propiedad automotor, circulación, etc) para la comercialización de autos eléctricos; amortización acelerada para el caso de personas jurídicas y deducciones especiales para el caso de personas físicas;
  2. **Otros incentivos:** Reducción o eliminación del pago de peajes en rutas internas; tarifas eléctricas diferenciadas, excepciones en estacionamientos o parqueos, cupos de mínimos de producción o comercialización.
  3. **Emprendedores:** Se deberán generar incentivos, a través de la implementación de programas específicos y/o políticas públicas y promoción de la fabricación artesanal o en bajas series de vehículos comprendidos en la presente Ley.
  4. **Producción y desarrollo:** Incentivos a la industrialización de la minería del litio, cobalto y otros minerales necesarios dentro de la cadena de valor de la movilidad eléctrica, hacia la producción nacional y el aprovechamiento de mercados y economías de escala regionales.
  5. **Gobiernos locales:** Promover desde los gobiernos estatales del país, incentivos para el desarrollo de vehículos eléctricos en las jurisdicciones sub-nacionales.

**ARTÍCULO 10.-** Regulación. La Autoridad de Aplicación del estado de Chihuahua junto con los ministerios o secretarías correspondientes (transporte, hacienda, ambiente, energía) deberán formular y poner en marcha la regulación y los instrumentos correspondientes de verificación y cumplimiento de los estándares mínimos de eficiencia y contaminación máxima permitida de los vehículos, así como las especificaciones técnicas en torno al diseño, instalación, uso, gestión y comercialización de centros de carga de vehículos eléctricos. Asimismo, se deberá formular y poner en marcha regulaciones que fomenten una economía circular en torno a la movilidad eléctrica y que aseguren una gestión integral de los residuos asociados a la movilidad eléctrica

**TITULO TERCERO**

**OBLIGACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**ARTÍCULO 11.-** Facilidades para el transporte eléctrico. La Administración Pública del estado de Chihuahua facilitará el uso y la circulación de los vehículos comprendidos en la presente Ley, para lo cual la Autoridad de Aplicación emitirá las directrices necesarias que estimulen y promuevan el uso de vehículos eléctricos.

**ARTÍCULO 12.-** Compra del Estado para renovación de flota vehicular. Las instituciones de la Administración Pública, empresas públicas y municipalidades deberán promover la compra y utilización de vehículos comprendidos en la presente Ley Modelo de Movilidad Eléctrica que cumplan las especificaciones técnicas requeridas por la Administración Pública; dicha condición podrá comprobarse por medio de certificaciones ambientales y otro mecanismo válido establecido vía reglamento. Se deberán incorporar en las licitaciones y compras directas criterios que promuevan el uso de vehículos eléctricos, así como cupos mínimos. Las dependencias correspondientes de las instituciones de la Administración Pública, empresas públicas y municipalidades encargadas de elaborar los pliegos de licitación o de compra directa establecerán criterios ambientales, mejoras tecnológicas vehiculares, energías limpias, la eficiencia energética, reducción de los gases de efecto invernadero (GEI), contaminantes climáticos de vida corta y material particulado, así como el ahorro económico para los usuarios al no consumir combustible, de conformidad con los criterios establecidos en cada país.

**ARTÍCULO 13.-** Inversión en infraestructura y servicios asociados. La Administración Pública, las empresas públicas, gobiernos provinciales y locales realizarán las inversiones necesarias para aquellas obras de infraestructura y servicios asociados dirigidas al fortalecimiento, la promoción y la interoperabilidad de la movilidad eléctrica, tales como centros de recarga y/o redes de carga, plataformas de gestión y facturación, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos, redes ferroviarias y otros. Asimismo, se fomentará la participación y la cooperación del sector privado en esta materia.

**ARTÍCULO 14.-** Educación sobre movilidad eléctrica. La Administración Pública, las empresas públicas y los gobiernos locales deberán realizar campañas de educación sobre los beneficios y oportunidades de la movilidad eléctrica y otras modalidades de transporte eficiente y bajo en carbono.

**TITULO CUARTO**

**OBLIGACIONES DE LOS IMPORTADORES Y PRODUCTORES LOCALES DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS**

**ARTÍCULO 15.-** Oferta de vehículos eléctricos. La Autoridad de Aplicación del estado mantendrá una lista de los modelos ofrecidos en el país por los importadores y productores locales de vehículos comprendidos en la presente Ley, cuyas marcas representadas tengan vehículos eléctricos en sus inventarios internacionales. Asimismo, deberá verificar que estos se ajusten a los estándares mundiales pertinentes y dará seguimiento y control a lo establecido en este artículo.

**ARTÍCULO 16.-** Servicio de reparación y revisión. Los importadores, productores y ensambladores locales de vehículos eléctricos y/o híbridos eléctricos ofrecerán el servicio de reparación y revisión de este tipo de vehículos. Para ello, deberán cumplir con las garantías que se contraten y la legislación vigente en el estado sobre Medio Ambiente y Gestión Integral de Residuos. En caso de incumplimiento a esta responsabilidad, se aplicarán las infracciones administrativas correspondiente a la legislación de Chihuahua.

**ARTÍCULO 17.-** Información sobre la tecnología de vehículos eléctricos. Los importadores y productores locales de vehículos eléctricos realizarán campañas de información en los medios de comunicación sobre el uso y los beneficios de la tecnología de vehículos eléctricos. Asimismo, las empresas eléctricas también realizarán campañas de información en los medios de comunicación sobre sobre la instalación y gestión de la infraestructura de carga asociada a los vehículos eléctricos.

**TITULO QUINTO**

**TRANSPORTE PÚBLICO**

**ARTÍCULO 18.-** Servicio público de transporte eléctrico. Se establece, como prioridad, la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público nacional, tanto en las modalidades de ferrocarril, trenes, buses, taxis, como cualquier otro medio público de movilización, el cual se ajustará a las posibilidades de Chihuahua. Se promoverá la importación y la producción local de tecnologías tendientes al desarrollo de este tipo de transporte. Todas las medidas estarán comprendidas en el marco del plan estatal de transporte de Chihuahua y se deberán integrar con las respectivas políticas de transporte. Se establecerá como prioridad el transporte público, incluidos los rieles y el autobús; el ciclismo en segundo lugar (incluyendo las bicicletas eléctricas), caminar y la integración adecuada al transporte público y por último autos eléctricos y motocicletas.

**ARTÍCULO 19.-** Servicio de trenes. Se promoverá el fortalecimiento y la construcción de los servicios de trenes eléctricos acorde a la realidad de cada país. Para esos efectos, las iniciativas que tengan como objetivo financiar estas inversiones se considerarán prioritarias en los diferentes programas de la Administración.

**ARTÍCULO 20.-** Autobuses. En Chihuahua se establecerá un programa para que la flota vehicular de autobuses concesionados realice, de forma sistemática, la sustitución a vehículos eléctricos, de conformidad con viabilidad financiera y cuando las condiciones de las rutas de autobuses lo permitan.

**ARTÍCULO 21.-** Taxis. En el estado de Chihuahua se establecerá un programa con facilidades para aquellos concesionarios del servicio de taxis que desean sustituir sus vehículos con motores de combustión interna por vehículos eléctricos.

**TITULO SEXTO**

**CENTROS DE RECARGA**

**ARTÍCULO 22. -** Implementación de los centros de recarga. Deberán construirse y ponerse en funcionamiento centros de recarga en carreteras nacionales, regionales y/o locales, que cubran un radio mínimo de cobertura en concordancia con los estándares internacionales y la estructura vial del estado de Chihuahua. La Autoridad de Aplicación tendrá la obligación de velar por la construcción y el funcionamiento de los centros de recarga, así como su interoperabilidad, según lo define esta Ley Modelo de Movilidad Eléctrica y establecerá en el estado quién debe realizar la construcción y puesta en funcionamiento de los centros de recarga.

**ARTÍCULO 23. -** Venta de electricidad en los centros de recarga. Podrán vender electricidad en centros de recarga, las distribuidoras que cuenten con su respectiva concesión de servicio público y los emprendimiento privados que cumplan la normativa establecida por la Autoridad de Aplicación

**ARTÍCULO 24. -** Recarga en parqueos. La Autoridad de Aplicación del estado de Chihuahua en coordinación con los ministerios y secretarías correspondientes, emitirá los lineamientos correspondientes para que se contemple la implementación de centros de recarga para vehículos eléctricos en la construcción de nuevos parqueos públicos y centros comerciales. Cualquier persona humana y/o jurídica podrá brindar el servicio, previo acuerdo con la distribuidora habilitada. Los particulares podrán instalar equipamiento para recarga en sus respectivos domicilios para autoconsumo, cumpliendo con las normas técnicas que se establezcan para este supuesto.

**TITULO SEPTIMO**

**FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO**

**ARTÍCULO 25.-** Sistema Bancario. Se otorgan incentivos al Sistema Bancario Público y Privado para que implemente líneas especiales de financiamiento del transporte eléctrico. Estas líneas incluirán facilidades en sus plazos, tasas de interés, garantías y trámites.

**ARTÍCULO 26.-** Inversión en infraestructura. Se incentiva el desarrollo de instrumentos financieros específicos con participación pública y privada.

**TITULO OCTAVO**

**GESTIÓN DE RESIDUOS**

**ARTÍCULO 27.-** Residuos. La gestión integral de residuos en el marco de las previsiones contenidas en la presente Ley deberá tener lugar atendiendo a la implementación del siguiente orden jerárquico en la gestión de los mismos: prevención, minimización, reutilización, reciclaje, recuperación energética y, finalmente, eliminación. Dichos principios aplicables deberán tener lugar en cada una de las etapas de generación de los mismos, a saber: durante el diseño y fabricación de los vehículos comprendidos en la presente Ley, durante su vida útil y al finalizar la misma. Deberán establecerse sistemas de gestión, individuales o colectivos, según lo establezca la Autoridad de Aplicación, contemplando el principio de gradualidad, de acuerdo a la legislación ambiental vigente en el estado de Chihuahua y según el tipo de residuos generados. Los importadores y fabricantes deberán responsabilizarse por la gestión de los vehículos comprendidos en la presente Ley, al final de su vida útil bajo el instituto de la Responsabilidad Extendida del Productor.

**TITULO NOVENO**

**DISPOSICIONES FINALES**

**ARTICULO 28. –** Autoridad de Aplicación. La Autoridad de Aplicación será definida por el estado, de acuerdo con su respectiva organización institucional.

**TRANSITORIOS**

**ARTICULOS PRIMERO.-** El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

**ECONÓMICO. -** Aprobado que sea, túrnese a la Secretaría para que elabore la minuta en los términos en correspondientes, así como remita copia del mismo a las autoridades competentes, para los efectos que haya lugar.

Dado en el Palacio Legislativo del Estado de Chihuahua, a los 15 días del mes de diciembre del año dos mil veintidós.

ATENTAMENTE



DIPUTADO OMAR BAZÁN FLORES