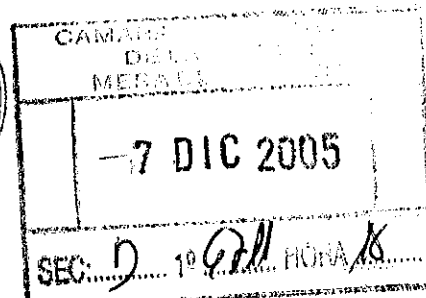
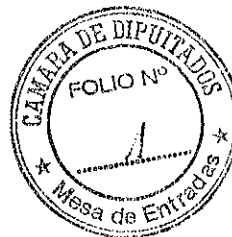




*H. Cámara de Diputados de la Nación*



## **PROYECTO DE LEY**

*El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Sancionan con fuerza de Ley*

### **PROGRAMA INDUSTRIAL NACIONAL "PLAN ESTRATEGICO PRODUCTIVO NACIONAL DE DESARROLLO DE LA CADENA DE LA INDUSTRIA DE ARTEFACTOS MOVILES PROPULSADOS A GAS".**

#### **TÍTULO I : DISPOSICIONES GENERALES**

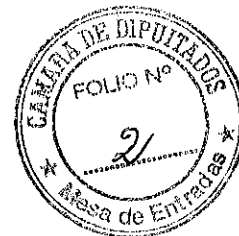
##### **DEL OBJETO DE LA LEY**

**ARTICULO 1.-** Créase el Programa marco del "Plan Estratégico Productivo Nacional de Desarrollo de la Cadena de la Industria de Artefactos Móviles Propulsados a Gas", en el ámbito del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación.

##### **FINALIDAD Y OBJETIVOS**

**ARTICULO 2.-** La finalidad de la presente Ley es el desarrollo de una industria nacional productora de vehículos y otros artefactos móviles propulsados a gas, motores, sus partes y piezas, equipamiento y maquinaria destinado a estos fines, expandir la producción e instalación de estaciones de servicio y su equipamiento, así como de las exportaciones de los citados artefactos y equipos de conversión y transformación. Concomitantemente con ella, con la implementación del Programa se tiende a la consecución de los siguientes objetivos:

- a) El fomento de nuevas inversiones que contribuyan al desarrollo integrado de toda la cadena de valor industrial de los artefactos móviles propulsados a gas para el mercado interno y la exportación, y la ampliación de las existentes;
- b) El impulso y la ampliación de los desarrollos industriales ya existentes en materia de aprovisionamiento, conversión y transformación vehicular a gas;
- c) El aumento del empleo, sobre todo el de calificación media y alta;
- d) La reducción de los costos para usuarios de artefactos móviles a gas;
- e) La reducción de los costos del transporte en general;
- f) Incentivar el desarrollo de nuevas tecnologías y de la oferta de nuevos productos que acrecienten las ventajas competitivas de la industria objeto de la presente ley;
- g) La mejora de las condiciones medioambientales a fin de contribuir a la generación de un desarrollo sustentable;
- h) Mejorar la Balanza Energética Comercial, al sustituir gas oil por gas vehicular.



## DEFINICIONES

**ARTICULO 3.-** A los fines de esta Ley se entiende por:

**ARTEFACTO MOVIL A GAS:** artefacto móvil que para su funcionamiento utiliza gas como combustible propulsor de su motor.

**MOTOR O VEHÍCULO PROPULSADO A GAS:** motor o vehículo que utiliza para su funcionamiento uno de los siguientes combustibles :

- a) Gas o motonaftas alternativamente, sobre un motor existente de ciclo Otto (BI-COMBUSTIBLE);
- b) Mezcla de gas y gasoil simultáneamente, siempre con mayor porcentaje de gas (DUAL DIESEL GAS), sobre un motor existente;
- c) Gas exclusivamente, con ciclo Otto (DEDICADO), sobre un motor nuevo o convertido.

**CONVERSIÓN:** adaptación de un vehículo con motor de ciclo Diesel, incluyendo la totalidad de los elementos necesarios para poder utilizarlos, con combustible gaseoso, o con una mezcla de combustibles líquidos y gaseosos (Sistema Dual) donde el combustible líquido desencadena la ignición.

**TRANSFORMACIÓN:** modificación de un motor de ciclo diesel para su funcionamiento en ciclo Otto, que permita su conversión, ( ya sea por el sistema Bi-combustible o Dedicado), incluyendo la totalidad de los elementos necesarios para tal fin.

**REPOTENCIACIÓN:** reemplazo de un motor ciclo diesel por otro ciclo Otto para su uso con combustible gaseoso.

**RECONVERSIÓN:** refiere a la conversión, transformación, repotenciación y adquisición de unidades nuevas con motores propulsados a gas.

**ESTACIONES CAUTIVAS:** estaciones de abastecimiento de combustible gaseoso para la flota de transporte, no habilitadas para el expendio al público.

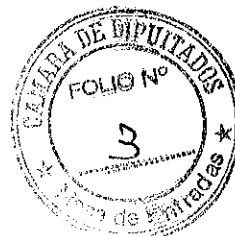
**GAS Y/O COMBUSTIBLE GASEOSO:** Se entenderá por tal al GNC (Gas Natural Comprimido). Así mismo, corresponderá tal definición y los beneficios y alcances de esta ley al GLP (Gas Licuado de Petróleo), el GNL (Gas Natural Licuado) y al H2 (Hidrogeno), en la medida que estos se destinen a ser aplicados a propulsar los motores de los artefactos móviles a los que alude la presente Ley y se halle legislado y reglamentado respecto a su uso, transporte, almacenamiento y control.

**TRANSPORTE DE PASAJEROS:** Comprende a los vehículos registrados para estas prestaciones desde la Categoría M2 en adelante y/o Peso desde 5000 Kg. en adelante de las categorías estipuladas en el Decreto 779/1995

**TRANSPORTE DE CARGAS:** Comprende desde la Categoría N2 en adelante y/o a partir de los 3500 Kg. debidamente habilitados para esas prestaciones.

## CARÁCTER DEL PROGRAMA

**ARTICULO 4.-** Las acciones previstas en el Programa tienden a incentivar el desarrollo de una industria local productora de artefactos móviles a gas, conforme las finalidades y objetivos enunciados en el artículo 2 de la presente Ley; siendo las conversiones de carácter voluntario, conforme se definen en el artículo 3.



## **PROPUESTAS**

**ARTÍCULO 5.-** Establézcase para las prestatarias del servicio público de Transporte Automotor de Pasajeros de áreas urbanas y suburbanas un plazo de TREINTA Y SEIS (36) meses para la presentación de propuestas de reconversión completa de su flota. Vencido este plazo no podrán acogerse a los beneficios del Fondo Fiduciario para el fomento del transporte propulsados a gas creado por el artículo 9 de la presente Ley, quedando sujeta a los criterios de factibilidad de dicho instrumento el porcentual de unidades a reconvertir por prestataria en orden de prelación cronológica. Facúltase al PEN a ampliar el plazo establecido en el presente artículo por igual período para las propuestas provenientes de jurisdicciones provinciales o municipales y a aceptar y/o definir exclusiones parciales de propuestas de reconversión de flota, debidamente justificadas en razón de causales de factibilidad técnica o disponibilidad y preservación de atributos, de similar tenor a las establecidas en el artículo 26 de la presente ley.

## **PLAZO DE DURACIÓN DEL PROGRAMA**

**ARTICULO 6.-** El plazo de vigencia del Programa será de DIEZ (10) años contados a partir de la promulgación de la presente Ley.

## **TÍTULO II: INCENTIVOS FISCALES y FINANCIEROS**

### **DE LA RELACION ESTABLE DE CARGAS FISCALES**

**ARTICULO 7.-**El Poder Ejecutivo Nacional deberá mantener durante el plazo de vigencia del programa una relación estable entre las cargas tributarias para el GNC y el Gas oil en el Transporte Público de Pasajeros y de Cargas, definida como el resultado del cociente de la totalidad de las cargas fiscales a los combustibles, suma de impuestos, tasas y contribuciones nacionales del Gas Natural Comprimido (GNC), respecto a las correspondientes al valor de mercado del gasoil para los transportes citados, en un valor que no supere el CINCUENTA POR CIENTO (50%). Esta relación se verificará en las estaciones de combustibles habilitadas para dichos servicios de transporte por la autoridad pertinente.

A tales efectos, se faculta al Poder Ejecutivo Nacional a adecuar las alícuotas y/o los montos fijos de las cargas fiscales que gravan los citados combustibles, de forma tal de cumplir con la relación establecida en el presente artículo, siempre y cuando la superación de la relación fijada opere durante un lapso de treinta (30) días consecutivos.

Asimismo, el Poder Ejecutivo Nacional velará para que las relaciones entre las cargas fiscales de los demás combustibles gaseosos – cualquiera sea su estado físico para la comercialización al usuario – y el gas oil respondan a los objetivos de la presente Ley y realizará, a tal fin, las variaciones de las alícuotas y/o los montos fijos de las cargas fiscales que gravan los citados combustibles que juzgue indispensables para cumplir con ese cometido, a favor de los combustibles gaseosos, conforme se reglamente su uso, abastecimiento y control.

### **DEL COMPROMISO FISCAL**

**ARTICULO 8.-** A los fines de sustentar la estabilidad fiscal emergente del artículo precedente las provincias y los municipios que suscriban los convenios previstos en el artículo 31 de la presente Ley deberán comprometerse a mantener o disminuir los impuestos, tasas y contribuciones, que gravan a los combustibles gaseosos para uso vehicular y a la actividad promovida, durante igual plazo al establecido en el artículo 6 de la presente Ley.



## **FONDO FIDUCIARIO PARA EL FOMENTO DEL TRANSPORTE PROPULSADO A GAS**

**ARTICULO 9.-** Créase el Fondo Fiduciario para el Fomento del Transporte Propulsado a Gas, con el objeto de financiar las transformaciones, conversiones y/o adquisiciones de motores y/o vehículos nuevos propulsados a gas del Transporte Público de Pasajeros Urbano, Suburbano e Interurbano y de Carga; así como la instalación de estaciones cautivas de abastecimiento de combustibles gaseosos. La Autoridad de aplicación determinará el destino de los fondos considerando los requerimientos y las prioridades que se determinan en el artículo 12 de la presente Ley y bajo las modalidades que determine la reglamentación.

### **CONSTITUCIÓN DEL FIDEICOMISO**

**ARTICULO 10.-** A los efectos del artículo anterior, se constituirá un fideicomiso en los términos de la Ley Nº 24.441, por el cual, el Poder Ejecutivo Nacional, a través del Ministerio de Economía, como fiduciante, delegará en la autoridad de aplicación del Programa la designación del administrador fiduciario entre el Banco de la Nación Argentina, el Banco de Inversión y Comercio Exterior o un organismo financiero internacional del cual la República Argentina forme parte; y el alcance del acuerdo de fideicomiso a suscribir con el mismo, conforme las pautas que fije la reglamentación de la presente Ley. El Administrador Fiduciario deberá prestar todos los servicios de soporte administrativo y de gestión que la autoridad de aplicación le requiera para el cumplimiento de sus funciones, conforme lo determine la reglamentación y el respectivo contrato de fideicomiso.

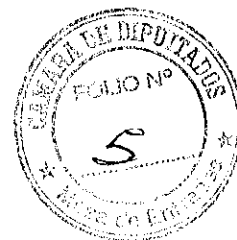
### **CERTIFICADOS DE PARTICIPACIÓN**

**ARTICULO 11.-** Facultase a la Secretaría de Hacienda del Ministerio de Economía a suscribir los certificados de participación, subordinados y todo otro que resultare inherente al Fondo Fiduciario por la suma de PESOS TRES MILLONES (\$ 3.000.000) en las proporciones y bajo las condiciones que determine la reglamentación de la presente Ley e, igualmente, a incrementar los aportes del Tesoro Nacional a este Fondo Fiduciario para el Fomento del Transporte Propulsado a Gas en caso de que la autoridad de aplicación estimare insuficientes los recursos en él disponibles para lograr el objeto de la presente ley; a cuyo fin emitirá los certificados respectivos, siempre que dichos aportes se incorporen al Presupuesto Nacional. Podrán, además, suscribir certificados de participación del fondo fiduciario organismos internacionales, entidades públicas y privadas nacionales o extranjeras, gobiernos provinciales o municipales así como personas físicas o jurídicas, siempre que adhieran a los términos generales del fideicomiso constituido por el artículo 9 de la presente Ley.

### **ELEGIBILIDAD DE LAS PROPUESTAS**

**ARTICULO 12.-** La elegibilidad de las propuestas de reconversiones así como las de instalación de estaciones cautivas de abastecimiento de combustibles gaseosos, a financiar con recursos del fondo fiduciario, estará a cargo de la autoridad de aplicación en el orden nacional y conjuntamente con las provincias respecto de las necesidades que estas incorporaren en los convenios respectivos. Dicha elegibilidad deberá prever mecanismos objetivos de asignación sobre la base del cumplimiento de las siguientes prioridades conforme lo determine la reglamentación:

a) La reconversión a gas de las unidades del transporte público urbano y suburbano de pasajeros durante los primeros 8 años de vigencia o desde la firma de los convenios del artículo 5 de la presente Ley ;



- b) La reconversión a gas de las unidades del transporte de carga;
- c) La reconversión del Transporte Público Interurbano de Pasajeros;
- d) La atención a las propuestas de utilización de todos los tipos de combustibles gaseosos disponibles en el país, conforme las pautas de disponibilidad que establezca la Secretaría de Energía.
- e) Instalación de estaciones cautivas de abastecimiento de combustibles gaseosos en los emplazamientos de interés para la autoridad competente.
- f) Instalación de los equipamientos necesarios para la conversión de motores estacionarios en general y de unidades móviles en la industria agropecuaria.

El Fondo solo financiará el diferencial existente entre el costo de adquisición de una unidad nueva propulsada a gas y el costo de la misma o similar motorizada con ciclo Diesel propulsada con combustible líquido, en las reconversiones citadas en los incisos a), b), c) y f) precedentes, para el caso de la adquisición de unidades nuevas propulsadas a gas; y, en el caso del financiamiento de estaciones cautivas de abastecimiento de combustibles gaseosos, solo corresponderá el equipamiento destinado a la infraestructura de carga del combustible gaseoso de que se trate.

#### **DURACIÓN DEL FONDO FIDUCIARIO**

**ARTICULO 13.-** El Fondo Fiduciario, creado por el artículo 9 de la presente Ley tendrá una duración de DIEZ (10) años contados desde la fecha de su efectiva puesta en funcionamiento. No obstante ello, el fiduciario conservará los recursos suficientes para atender los compromisos pendientes, reales o contingentes, que haya asumido el fondo hasta la fecha de extinción de esas obligaciones.

#### **ORIGEN DE LOS RECURSOS DEL FONDO FIDUCIARIO**

**ARTICULO 14.-** El fondo fiduciario creado por el artículo 9 de la presente Ley se conformará con:

- a) Una partida presupuestaria inicial no menor a PESOS TRES MILLONES (\$3.000.000) aportados por el Tesoro Nacional del Presupuesto Nacional;
- b) El OCHENTA POR CIENTO (80%) de los fondos conformados por el CINCO POR CIENTO (5%) pendiente de asignación de los bienes fideicomitidos del Sistema Integrado del Transporte Terrestre (SITRANS) constituido por el Decreto 652/ 2002 y la Resolución Conjunta 18/2002 y 84/2002 del Ministerio de la Producción y del Ministerio de Economía de la Nación, respectivamente; así como con los fondos que por este concepto se generen durante el plazo de duración del mismo;)
- c) Otros aportes que el Poder Ejecutivo Nacional estime conveniente integrar a efectos de cumplimentar el objeto del Fondo Fiduciario creado por el artículo 9 de la presente Ley.
- d) Aportes de las Provincias y Municipios, conforme a lo que se estipule en los respectivos convenios de adhesión.
- e) Las cuotas correspondientes a los beneficiarios del financiamiento de las reconversiones, según lo establezca la reglamentación del Fondo Fiduciario;
- f) El aporte de los inversores que suscriban certificados de participación o de deuda del presente fondo;
- g) El producido de las sanciones aplicadas conforme lo establecido en el artículo 29 de la presente Ley;
- h) Legados o donaciones.



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

### **FONDO FIDUCIARIO PARA LA INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO DEL USO DEL GAS VEHICULAR**

**ARTICULO 15.-** Créase el Fondo Fiduciario para la Investigación y Desarrollo del Gas Vehicular, con el objeto de financiar y/o subsidiar los proyectos de investigación y/o desarrollo tecnológico de motores y vehículos a GNC, GNL, GLP o Hidrógeno, partes y piezas, sistemas de almacenamiento, compresión, licuación, surtidores y diversificación de tanques o cilindros de combustible en estado gaseoso o líquido para el transporte de cargas, pasajeros o el agro, que sean exclusivamente objeto de la presente Ley.

Asimismo la instalación de bancos de prueba dinamométrico y de rodillo requeridos para las mediciones mecánicas y de emisiones.

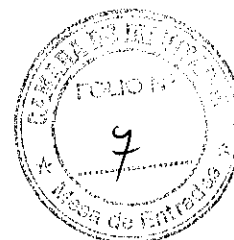
### **CONSTITUCIÓN DEL FIDEICOMISO**

**ARTICULO 16.-** A los efectos del artículo anterior, se constituirá un fideicomiso en los términos de la Ley Nº 24.441, por el cual, el Poder Ejecutivo Nacional, a través del Ministerio de Economía, como fiduciante, queda facultado para delegar en la autoridad de aplicación del Programa la designación del administrador fiduciario y el alcance del acuerdo de fideicomiso a suscribir con el mismo, conforme las pautas que fije la reglamentación de la presente Ley. El Administrador Fiduciario deberá prestar todos los servicios de soporte administrativo y de gestión que la autoridad de aplicación le requiera para el cumplimiento de sus funciones, conforme lo determine la reglamentación y el respectivo contrato de fideicomiso.

### **ORIGEN DE LOS FONDOS**

**ARTICULO 17.-** El fondo fiduciario creado por el artículo 15 de la presente Ley se conformará con los siguientes recursos:

- a) Una partida presupuestaria inicial no menor a PESOS TRES MILLONES (\$3.000.000) aportados por el Tesoro Nacional del Presupuesto Nacional;
- b) EL VEINTE POR CIENTO (20 %) de los fondos conformados por el CINCO POR CIENTO (5 %) pendiente de asignación de los bienes fideicomitados del Sistema Integrado del Transporte Terrestre (SITRANS) constituido por el Decreto 652/2002 y la Resolución Conjunta 18/2002 y 84/2002 del Ministerio de la Producción y del Ministerio de Economía de la Nación, respectivamente; así como con los fondos que por este concepto se generen por el plazo de duración del mismo.
- c) Aportes que efectúen organismos internacionales, entidades públicas o privadas nacionales o extranjeras o personas físicas o jurídicas;
- d) Otros aportes que el Poder Ejecutivo Nacional estime conveniente integrar a efectos de cumplimentar el objeto del Fondo Fiduciario creado por artículo 9 de la presente Ley;
- e) Aportes de las Provincias y Municipios, conforme a lo que se estipule en los respectivos convenios de adhesión.
- f) Legados o donaciones.



## **INSTITUTO TECNOLÓGICO DE GAS VEHICULAR**

**ARTICULO 18.-** El destinatario de ese fondo fiduciario será un instituto de tecnología de gas vehicular a crearse, localizado en el predio del Instituto Nacional de Tecnología Industrial dependiente de la Secretaria de Industria de la Nación. Dicho instituto deberá trabajar mancomunadamente con el sistema científico Nacional dependiente de la SECYT, y todos los demás Instituciones o Entes del país que trabajen en el tema. Podrán acceder al Fondo Fiduciario para la Investigación y el Desarrollo del Gas Vehicular, a través de acuerdos o convenios particulares firmados con ese instituto:

- a) Universidades e institutos de investigación aplicada;
- b) Empresas, especialmente PyMEs radicadas en el País, en forma prioritaria cuando se trate de proyectos hasta estadios de prototipo desarrollados en conjunto con el instituto tecnológico a cargo del desarrollo del Gas Vehicular;
- c) Proyectos de desarrollo conjunto entre empresas y universidades, institutos de investigación u organizaciones sin fines de lucro afines a los sectores involucrados y con aprobación del Centro de Desarrollo del Gas Vehicular.

El instituto podrá aplicar fondos hasta el SETENTA POR CIENTO (70%) del proyecto cuando se trate de investigaciones y desarrollos del inciso a) y hasta el CINCUENTA POR CIENTO 50% en los demás casos.

## **DURACIÓN DEL FONDO FIDUCIARIO**

**ARTICULO 19.-** El plazo de duración del Fondo Fiduciario instituido por el artículo 15, será de QUINCE (15) años contados a partir de la promulgación de la presente Ley. No obstante ello, el fiduciario conservará los recursos suficientes para atender los compromisos pendientes, reales o contingentes, que haya asumido el fondo hasta la fecha de extinción de esas obligaciones.

## **OTROS INCENTIVOS Y VENTAJAS PROMOCIONALES**

### **REINTEGROS**

**ARTICULO 20.-** El Poder Ejecutivo Nacional otorgará reintegros a la exportación de: artefactos móviles a gas, equipamiento de abastecimiento de combustibles gaseosos y equipos de conversión y transformación a gas, a los fines de evitar la exportación de los tributos internos abonados en la obtención de la manufactura local a exportar.

## **DESGRAVACIONES ARANCELARIAS**

**ARTICULO 21.-** El Poder Ejecutivo Nacional promoverá, en ámbito del MERCOSUR, la obtención de un régimen de reducción arancelaria para componentes de los motores propulsados a gas, sistemas y componentes de sistemas de inyección electrónica y sistemas y componentes de sistemas combustibles gaseosos no producidos en ese ámbito.

## **TITULO III: PLAN DE RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR**

**ARTICULO 22.-** Crease el Plan Nacional de Renovación del Transporte Publico de Pasajeros y de Carga, Taxis y Remises equipados con motores de ciclo diesel a fin de que los mismos puedan ser reconvertidos por unidades nuevas propulsadas a gas cuando superen los CINCO (5) años de antigüedad.



*H. Cámara de Diputados de la Nación*



El Poder Ejecutivo dictará las normas y establecerá los controles necesarios para el establecimiento y cumplimiento del Plan de Renovación señalado ut supra.

**ARTICULO 23.-** Facúltese al Poder Ejecutivo Nacional a implementar otros instrumentos financieros con el fin de complementar la financiación de adquisiciones de unidades nuevas propulsadas a gas para el Transporte Público de Pasajeros Urbano, Suburbano e Interurbano y de Carga; para aquellos operadores de dicho transporte que, por sus condiciones financieras particulares, el beneficio establecido en el artículo 9 resultare insuficiente a los fines de lograr las reconversiones a combustible gaseoso, conforme lo determine la reglamentación. El Poder Ejecutivo Nacional deberá considerar en la aplicación de estos instrumentos financieros las prioridades y condiciones establecidas en el artículo 12 de la presente ley.

### **ADQUISICIÓN DE ARTEFACTOS MÓVILES A GAS**

**ARTICULO 24.-** La administración pública nacional, sus dependencias, reparticiones, entidades autárquicas y descentralizadas y empresas del Estado, deberán adquirir, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, artefactos móviles propulsados a gas, en tanto existan ofertas de bienes locales de esa índole con valores razonables a estos efectos. Exceptúese del cumplimiento de esta norma a aquellos vehículos del Estado Nacional que, por sus prestaciones, no puedan ser transformados o convertidos a gas sin perder atributos esenciales para su función, hasta tanto la tecnología disponible en el mercado evite esta limitación. La autoridad de aplicación queda facultada para evaluar, en cada caso, la razonabilidad de los valores de los bienes localmente producidos en función de su comparación con bienes sustitutos basados en otros combustibles, así como las excepciones previstas en el presente artículo, conforme lo establezca la reglamentación.

## **TÍTULO IV : PARAMETROS MEDIO AMBIENTALES, HOMOLOGACIÓN Y FISCALIZACIÓN - SANCIONES**

### **PARÁMETROS AMBIENTALES**

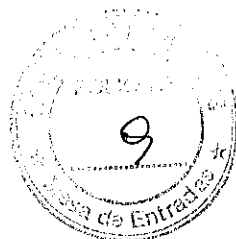
**ARTICULO 25.-** El Poder Ejecutivo Nacional establecerá, en el marco de la Ley 24449 y el Decreto PEN 779/95, límites de emisión de contaminantes atmosféricos a los que se deberán ajustar los motores de artefactos móviles propulsados a gas, así como los métodos de ensayo y medición necesarios para su cumplimiento.

Asimismo con los recursos del fondo definido en el Art. 15º se deberá instrumentar un sistema de medición y vigilancia de la calidad del aire que permita evaluar a partir de la vigencia de la presente ley, los impactos ocasionados por contaminantes que emiten los vehículos automotores.

### **HOMOLOGACIÓN**

**ARTICULO 26.-** Los Sistemas de transformación y conversión para la propulsión con combustibles gaseosos de los motores de los vehículos deberán ser homologadas ante Organismos de Certificación reconocidos por el ENARGAS y/o los debidamente acreditados en el Organismo Argentino de Acreditación (OAA) según corresponda. Deberán comercializarse munidos de los parámetros de mantenimiento que permitan adecuar el rendimiento del usuario a los límites de emisión que se fijen con arreglo a lo dispuesto en el artículo precedente. Los vehículos sobre los cuales se realicen las transformaciones y conversiones deberán cumplimentar con lo establecido en los artículos 28 a 32 de la Ley 24.449 y su Decreto Reglamentario N° 779 de fecha 11 de Noviembre de 1995.





## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

### **MEDIDORES FISCALES**

**ARTICULO 27.-** Las estaciones de carga cautivas serán habilitadas por la Distribuidora de gas de la zona quienes las proveerán del transporte y el combustible necesario a los estrictos fines de cumplir con su cometido. Así mismo, dichas estaciones de carga cautivas deberán contar con el medidor fiscal correspondiente y específico para la misma.

### **SANCIONES**

**ARTICULO 28.-** Sin perjuicio de otras sanciones que pudieran corresponder, quien violase los parámetros establecidos en los artículos 25,26 y 27 de la presente Ley será pasible de una multa o clausura conforme lo establezca la Autoridad de Aplicación.

### **AMPLIACIÓN DEL PLAZO DE USO DE ARTEFACTOS MOVILES A GAS**

**ARTICULO 29.-** Amplíese el plazo de uso máximo de los artefactos móviles a gas para el transporte público de pasajeros establecido en el artículo 53, inc. b, punto 1, de la Ley N° 24.449, modificatorias y concordantes a UN (1) año adicional de antigüedad, para aquellas unidades convertidas o transformadas a gas y de TRES (3) años adicionales de antigüedad para las unidades nuevas propulsadas a gas de origen nacional y unidades repotenciadas con motor nuevo propulsado a gas de fabricación nacional. En ambos casos, siempre que dichas unidades se incorporen al transporte público de pasajeros dentro del plazo de OCHO (8) años posteriores a la entrada en vigencia de la presente Ley.

### **TÍTULO V: AUTORIDAD DE APLICACIÓN.**

**ARTICULO 30.-** La autoridad de aplicación de la presente Ley será la Secretaría de Industria, Comercio y Minería dependiente del Ministerio de Economía e Industria, la que queda facultada a dictar las normas aclaratorias e interpretativas que sean necesarias para su aplicación y/o para el desarrollo e implementación del "Plan Estratégico Productivo Nacional de Desarrollo de la Cadena de la Industria de Artefactos Móviles Propulsados a Gas", dentro de los lineamientos establecidos por el Programa creado por la presente Ley y la norma que la reglamente

### **TITULO VI : DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**

**ARTICULO 31.-** Invítase a los Gobiernos de las Provincias, al Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires y a los Municipios a adherir a la presente Ley y a suscribir los convenios respectivos de adhesión, adoptando las medidas legales apropiadas en sus jurisdicciones.

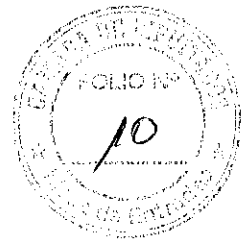
**ARTICULO 32.-** Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a realizar los convenios de adhesión correspondientes, conforme lo descrito en el artículo precedente, así como a efectuar las modificaciones al Presupuesto Nacional que resulten necesarias a los fines de implementar la presente Ley.

**ARTICULO 33.-** Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente.

**ARTICULO 34.-** El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley dentro del término de noventa (90) días de su promulgación.



*H. Cámara de Diputados de la Nación*



**ARTICULO 35.- De forma.-**

**RUPERTO E. GODOY**  
DIPUTADO DE LA NACIÓN

**Ing. GUILLERMO AMSTUTZ**  
Diputado Nacional



*H. Cámara de Diputados de la Nación*



- el aumento del empleo;
- la reducción de los costos para usuarios de artefactos móviles a gas;
- la disminución de los costos del transporte en general;
- la mejorara de las condiciones medioambientales a fin de contribuir a la generación de un desarrollo sustentable,
- el esfuerzo tendiente a la disminución de importaciones de gasoil y el incentivo de las exportaciones de petróleo por sustitución en su consumo.

Como se evidencia, la combinación de esos objetivos apunta a operar simultáneamente al fomento industrial del sector como a la contribución al entorno económico general.

El Artículo 7º establece la base de las medidas de fomento propuestas, la cual consiste en el mantenimiento de un margen de relación entre las cargas fiscales nacionales aplicables al gas con relación a otros combustibles por un período de hasta diez (10) años como lo especifica el art. 6.

Sin perjuicio de lo anterior, es dable poner de relieve que el proceso establecido por la ley que se propone aprobar no tendrá un impacto fiscal negativo y, contrariamente a ello, las proyecciones brindan un saldo positivo al término de su implementación.

Los valores que fijan el límite establecido por el referido artículo responde a la necesidad de hacer atractivas las inversiones desde el punto de vista de la demanda. Así, las conversiones de los motores de ciclo termodinámico Otto que funcionan a nafta y las transformaciones de los motores de ciclo termodinámico Diesel a ciclo Otto, en ambos casos instalados en vehículos que son impulsados por los mismos, otorgarán una ventaja apreciable durante la amortización de su adquisición.

El proyecto para el consumidor resulta atrayente ya que, en relación a las inversiones en conversión y/o transformación, se estima un plazo promedio de amortización para las mismas inferior a un año. Tal estimación surge de los precios de plaza existentes en la actualidad para las citadas modificaciones y de los recorridos u horas promedio de funcionamiento de los vehículos en la Argentina.

Asimismo, debe ponderarse la liberación de un monto importante de los ingresos de la población, actualmente destinado al pago de combustible, que será destinado a otros consumos especialmente entre la población mas desprotegida la cual podrá destinar mas ingresos a la alimentación, la vestimenta, la salud y la educación; con el consiguiente efecto positivo en la canasta familiar . Así mismo, es posible resaltar el efecto multiplicador de esta estrategia nacional en el corto, mediano y largo



*H. Cámara de Diputados de la Nación*



## FUNDAMENTOS

Este presente proyecto de ley propende al desarrollo de una estrategia de crecimiento económico sobre la base de los recursos humanos y el acervo industrial argentino con miras al lanzamiento de bienes y productos argentinos hacia el mundo, con la más alta tecnología, el mayor valor agregado y el establecimiento de factores competitivos intelectuales y de propiedad intelectual desde la Argentina.

Pero también es válido afirmar que la viabilidad futura de cualquier economía en el futuro se juega hoy en el terreno de la sustitución de combustibles y hay que dar pasos en ese sentido. Esto pone a los altos objetivos detallados previamente como un medio para atender a otros más amplios y estrechamente vinculados a lo que podríamos avanzar en dicha sustitución. En este sentido, el paso de los fósiles líquidos a los gaseosos constituye un paso muy importante en perspectiva del uso hidrógeno u otras fuentes energéticas.

Nuestro país cuenta con reservas de gas las cuales, sin duda, deben ser ampliadas y combinadas con las de otros países de la región. Con el fin de la aplicación inteligente de esos recursos se busca impulsar mediante esta ley a la industria local productora de vehículos, motores y otros artefactos móviles que puedan usar gas como combustible, a través de la creación e implementación del denominado "PLAN ESTRATEGICO PRODUCTIVO NACIONAL DE DESARROLLO DE LA CADENA DE LA INDUSTRIA DE ARTEFACTOS MOVILES IMPULSADOS A GAS" (el Plan). De esta forma, a través del uso del gas, se tiende a convertir al país en un actor global en la producción de bienes que consumen dicho combustible, desarrollar una industria nacional capaz de atender la demanda interna e internacional, economizar la logística de bienes y personas del país y abrir el camino en la carrera de sustitución de combustibles .

La presente ley, en base a las motivaciones que a continuación se habrán de exponer, hará de la Argentina un centro mundial tecnológico en artefactos móviles impulsados a base de combustibles gaseosos.

La República Argentina cuenta con un potencial muy importante para el optimizar uso del gas natural y el gas licuado de petróleo (GLP) mas allá de la coyuntura de corto o mediano plazo que atraviese la oferta local de energéticos. Dichos bienes constituyen en un recurso natural estratégico tanto de Argentina como de Latinoamérica que hay que utilizar eficientemente con el fin de otorgarle al país una ventaja competitiva de relevancia .



El presente proyecto es la conjunción de proyectos de leyes presentados a esta Honorable Cámara de Diputados que fueron tratados en las distintas comisiones de Industria, de Energía y Combustibles, de Presupuesto y Hacienda y de Transporte (Expedientes 3494-D-02 y 6179-D-02) en especial el de los diputados Rial y Amstutz que fueron consensuados y trabajados con las secretarías de estados correspondientes, especialistas y actores del sector en un sin número de reuniones y papers de trabajo en el cual este proyecto intenta hacer una síntesis para que el Congreso vuelva a darle tratamiento.

Al mismo tiempo, las razones que apoyan el presente proyecto se encaminan en el marco del futuro desarrollo tecnológico que reconoce la motorización vehicular; esto es, la utilización de motores de combustión interna a gas y gas licuado de petróleo (GLP). En igual

sentido, y como paso tecnológico posterior, la sustitución del gas por hidrógeno con motores de combustión interna y, finalmente, el uso de hidrógeno – muy probablemente utilizando el gas para producir hidrógeno – en motores eléctricos alimentados por células de combustible.

La presente ley destaca el mecanismo idóneo para la consecución de tres premisas simultáneas que deben darse para que las sucesivas etapas aún experimentales puedan avanzar: El aprovechamiento de nuestras ventajas comparativas, la producción a economías de escala de los bienes y servicios sustitutos y la existencia de una infraestructura de distribución de los mismos.

La estrategia planteada está apoyada en los objetivos de la ley, los cuales han de constituir el núcleo que avala las acciones a desarrollar.

Así, como lo indica el Artículo 2º la finalidad del proyecto de ley que se impulsa, es el desarrollo de una industria nacional productora de vehículos, motores y otros artefactos móviles aptos para el uso de gas y el incremento de las estaciones de servicio y de las exportaciones de los citados artefactos y equipos de conversión y transformación. Concomitantemente con ella la implementación del Plan tiende a la consecución de objetivos tales como:

- el fomento de nuevos emprendimientos que contribuyan al pleno desarrollo de la cadena de valor de artefactos móviles impulsados a gas para el mercado interno y la exportación;
- el impulso y la ampliación de los desarrollos industriales ya existentes en materia de aprovisionamiento, conversión y transformación vehicular a gas;



*H. Cámara de Diputados de la Nación*



plazo sobre la demanda global y, en consecuencia, sobre toda la economía. En este sentido, la matriz de insumo-producto de 1997 fija un coeficiente de propensión marginal al consumo de 0,85 por cada unidad de moneda y se estima que el efecto multiplicador del desvío en el consumo de ello llegará a 2,5; constituyéndose en un poderoso factor reactivante.

Por su parte, la condición de mantener acotado el precio del transporte de pasajeros y de carga a niveles compatibles con los ingresos de la población - reduciendo progresivamente el costo en subsidios directos y demás recursos de origen fiscal destinados hoy a atender el creciente costo del componente combustible- resulta ser otra de las ventajas del proyecto.

La posibilidad de utilizar diversos combustibles gaseosos GNC, GLP o Hidrógeno garantizará la competencia entre ellos permitiendo, así, una mayor transparencia en los precios. Asimismo, esto posibilitará el acceso al uso de combustibles gaseosos en innumerables localidades del interior del país que no cuentan con gasoductos o bien donde no resulta rentable la inversión en una estación de GNC u otra infraestructura necesaria.

De igual forma, la generación de condiciones favorables para una expansión de la frontera productiva de bienes de bajo valor específico (en especial los de origen primario y sus manufacturas), reduciendo los costos de explotación y de transporte por abaratamiento del componente combustible, deviene en una mejora de la competitividad sistémica del país reduciendo el impacto de la volatilidad de los precios internacionales de esos bienes.

En cuanto al plazo de vigencia de la garantía de la relación fiscal, el mismo se plantea en un término que resulta un horizonte que permite tomar decisiones sin condiciones de incertidumbre que las desalienten.

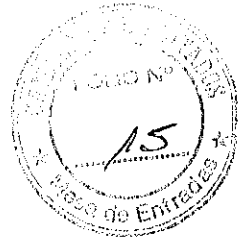
Las transformaciones y conversiones se alientan, inicialmente, para el sector privado del autotransporte público de pasajeros sin obviar la necesidad de paliar la crisis sectorial generada por el consumo de un combustible atado a precios internacionales coyunturalmente altos y de perspectivas negativas.

El proyecto, en sus Artículos 11º y 17º, crea dos Fondos Fiduciarios de relevancia a

los fines propuestos. El primero garantiza una rápida transformación del parque automotor de vehículos para el autotransporte público de pasajeros. Este facilitará el acceso a los beneficiarios así como permitirá un ahorro en términos del subsidio actual cuyo efecto se "quema" con el combustible. También utiliza una fuente de ingresos con posibilidades de acceder a fuentes externas de fondos que no excluye a quien



*H. Cámara de Diputados de la Nación*




antes de este proyecto resultaba subsidiado y luego resultará aportante, a fuerza de la reconstrucción de su ecuación económica y de su capacidad de generar ingresos. Con casi 2.000 unidades iniciales transformadas a un costo total casi idéntico al de un solo mes del subsidio al precio del Gas Oil para el transporte público de pasajeros, se inicia un proceso que puede culminar en 37 meses, o menos, con la transformación del parque automotor de esas características y prestaciones en la Argentina. El otro Fondo Fiduciario permitirá impulsar la Investigación y el desarrollo en el sector a través de un instituto de tecnología vehicular a ser creado en el INTI con recursos propios. La duración del fondo fiduciario aquí se prolonga a 15 años. Ello se debe a que la innovación tecnológica registra siempre la necesidad de plazos notoriamente amplios para que fructifiquen los esfuerzos.

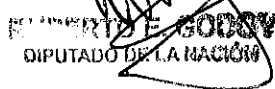
Asimismo, el proyecto adopta otras medidas concretas de incentivo para convertir los objetivos del plan en acciones operacionales definidas.

Como puede observarse, Argentina tiende, por imperio de este proyecto a fomentar y cultivar un importante componente exportador para la industria nacional de bienes impulsados por estos combustibles.

La implementación de este Plan queda en el ámbito de la Secretaría de Industria, Comercio y Minería como Autoridad de Aplicación en razón de que ésta ya está trabajando arduamente en esta materia de su incumbencia y se encuentra plenamente capacitada para cumplir con el logro de los objetivos propuestos.

Por las consideraciones vertidas creemos conveniente e indispensable el acompañamiento en la aprobación del presente proyecto de ley; que se constituye, por esta vía, en una política de Estado de carácter permanente."

  
Ing. GUILLERMO AMSTUTZ  
Diputado Nacional

  
ROBERTO E. GODOY  
DIPUTADO DE LA NACIÓN