

## PROYECTO DE LEY

EL SENADO Y LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION,  
SANCIONAN CON FUERZA DE  
LEY

### LEY DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

#### Capítulo I

##### Disposiciones Generales

**Artículo 1°.-** Declaración. Se declara de interés nacional y como objetivo de la República Argentina la política de reducción de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, provenientes del sector del transporte automotor terrestre.

**Artículo 2°.-** Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer un marco legal, económico y de difusión pública que promueva progresivamente la utilización masiva de alternativas de movilidad sustentable en todo el territorio de la Nación, mediante el fomento de su comercialización e industria nacional y el desarrollo de la infraestructura afín, con el fin de generar un impacto sostenible en el ambiente y la calidad de vida, de acuerdo a los derechos y obligaciones contenidos en el artículo 41 de la Constitución Nacional y los compromisos internacionales asumidos en materia de cambio climático, así como en el sistema de transporte de personas y mercancías.

**Artículo 3°.-** Prioridad nacional. Se establece como prioridad nacional la utilización de alternativas de movilidad sustentable en el transporte público, sean automóviles, ómnibus, camiones, trenes, bicicletas o cualquier otro sistema de movilidad pública, preferentemente producidos en el territorio nacional.

**Artículo 4°.-** Meta. Se establece en carácter de presupuesto mínimo ambiental en los términos del artículo 41 de la Constitución Nacional, la meta de cero emisiones de gases de efecto invernadero para el 31 de diciembre de 2030 para el sector del transporte automotor terrestre público urbano.

**Artículo 5°.-** Definiciones. A los efectos de la presente ley, se definen los conceptos siguientes:

- a) Transporte automotor terrestre: Incluye la circulación de personas, animales y mercancías en la vía pública por medio de vehículos con motor y tracción propia, excluyendo a los ferrocarriles.
  - b) Vehículo eléctrico: todo vehículo propulsado exclusivamente por un motor eléctrico;
  - c) Vehículo a hidrógeno: todo vehículo propulsado por un motor eléctrico y alternativamente, o en forma conjunta, por un motor a celda de combustible;
  - d) Vehículo híbrido enchufable: todo vehículo propulsado por un motor eléctrico y alternativamente, o en forma conjunta, por un motor de combustión interna, que sea susceptible de ser cargado por conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica;
  - e) Vehículo híbrido no enchufable: todo vehículo propulsado por un motor eléctrico y alternativamente, o en forma conjunta, por un motor de combustión interna.
- La Autoridad de Aplicación podrá incluir nuevas tecnologías alternativas de movilidad que contribuyan a la reducción de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, de acuerdo a los avances científicos y tecnológicos reconocidos a nivel internacional.
- f) Servicio de recarga: suministro de energía eléctrica para la carga de baterías de vehículos eléctricos o vehículos híbridos enchufables.

## Capítulo II

### Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable

**Artículo 6°**- Plan Estratégico Nacional. La Autoridad de Aplicación elaborará el Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable observando la última Contribución Determinada a Nivel Nacional presentada en el marco del Acuerdo de París sobre Cambio Climático, entre otras consideraciones, mediante un proceso participativo que involucre a los sectores interesados, y que será actualizado cada cinco (5) años. El Plan será de acceso público, conforme los criterios de transparencia activa dispuestos por la Ley N° 27.275 sobre Derechos de Acceso a la Información Pública. El Plan Estratégico Nacional incluirá:

- a) Priorización de las diferentes tecnologías comprendidas en la presente ley, de acuerdo a las Mejores Técnicas Disponibles, por los plazos que estime convenientes;
- b) Metas de recambio y modernización de la flota vehicular convencional, pública y privada, para el transporte de personas y mercancías.

- c) Establecimiento de un sistema de indicadores de cumplimiento de movilidad sustentable, recomendando el período para su actualización;
- d) Impulso de políticas de reconversión y de promoción y fomento de la industria nacional afín al objeto y meta establecida en la presente ley;
- e) Planificación de una red de recarga eléctrica y alternativa geográficamente eficiente, que garantice el desplazamiento autónomo de las alternativas vehiculares de movilidad sustentable en todo el territorio nacional, de acuerdo a la priorización de las diferentes tecnologías y las particularidades de cada región;
- f) Definición del programa de adquisiciones del Estado Nacional para el recambio de la flota vehicular afectada al uso oficial. Tanto en procesos licitatorios como en contrataciones directas, el Estado Nacional privilegiará la adquisición de los vehículos comprendidos en la presente ley, conforme lo establezca la reglamentación;
- g) Determinación de los mecanismos de capacitación, educación e información en relación a los diversos aspectos técnicos y de seguridad de la movilidad sustentable;
- h) Adopción de un sistema de etiquetado con información sobre la eficiencia energética de los vehículos que se comercializan en el país, previendo su actualización en caso de corresponder;
- i) Consideración del uso de biocombustibles, gas natural comprimido y gas natural licuado, como combustibles de transición, por los plazos que estime convenientes según su evaluación científica, técnica y económica, a fin de promover la disminución de emisiones contaminantes en el corto plazo;
- j) Establecimiento, en el marco de sus competencias y en caso de corresponder, de nuevos incentivos no previstos legalmente.
- k) Propuestas referidas a la circulación vehicular que fomenten la movilidad sustentable de acuerdo a los objetivos de la presente ley.

### **Capítulo III**

#### **Autoridad de Aplicación**

**Artículo 7°.-** Autoridad de Aplicación. La Autoridad de Aplicación de esta ley será designada por el Poder Ejecutivo Nacional.

**Artículo 8°.-** Funciones. Son funciones de la Autoridad de Aplicación:

- a) Formular, actualizar y ejecutar el Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 6, promoviendo su difusión;
- b) Presidir la Unidad Interministerial de Movilidad Sustentable, creada por el artículo 9;

- c) Poner en marcha el sistema de indicadores de cumplimiento de movilidad sustentable previsto en el Plan Estratégico Nacional, y realizar sus actualizaciones y publicación;
- d) Impulsar la cooperación en investigación, desarrollo e innovación científica entre actores públicos, privados, nacionales o internacionales, a los efectos de promover la industria nacional afín al objeto y meta establecida en la presente ley;
- e) Promover la capacitación, educación e información de los efectos benéficos de la movilidad sustentable, en orden a la protección ambiental y de la salud y la reducción de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero;
- f) Elaborar la nómina de modelos de vehículos autorizados y los estándares técnicos habilitantes para su comercialización bajo la presente ley, verificando que se ajusten a los estándares internacionales;
- g) Establecer la normativa técnica para la implementación de la ley, particularmente para la instalación y funcionamiento de las estaciones de recarga, tanto a nivel privado o domiciliario como en lugares públicos y semipúblicos, tendiendo a la unificación de la misma con perspectiva regional;
- h) Establecer la normativa de seguridad en relación a los vehículos alcanzados, en particular lo relativo a la actuación en caso de siniestros, incluyendo la identificación distintiva exterior de aquellos.
- i) Fiscalizar el cumplimiento de esta ley y su normativa complementaria;
- j) Dictar toda otra norma reglamentaria necesaria para el cumplimiento de los objetivos de la presente ley.

**Artículo 9°.-** Créase la Unidad Interministerial de Movilidad Sustentable, presidida por la Autoridad de Aplicación e integrada por los titulares de los Ministerios y/o Secretarías de Gobierno del Poder Ejecutivo Nacional que él mismo determine, la cual contribuirá a la elaboración y actualización del Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable.

## Capítulo IV

### Medidas de promoción

**Artículo 10°.-** Incentivos económicos. Con el objeto de fomentar la movilidad sustentable, se establecen los siguientes incentivos:

- a) Arancel de importación. - Reducción del arancel de importación de los vehículos enunciados en el artículo 5, incisos b), c), d) y e), sus autopartes y repuestos, siempre que no se produzcan en el mercado interno. Estas reducciones serán

definidas de acuerdo al artículo 664 de la Ley N° 22.415 (Código Aduanero), o la norma que en el futuro la reemplace.

b) Impuesto al Valor Agregado.- La alícuota del Impuesto al Valor Agregado a aplicarse a los vehículos comprendidos en esta ley y sus repuestos, será del 50 por ciento de la alícuota vigente según el siguiente esquema: por el plazo de quince (15) años para los vehículos -y sus correspondientes repuestos- incluidos en los incisos b) y c) del artículo 5, y por el plazo de diez (10) años para los vehículos -y sus correspondientes repuestos- incluidos en los incisos d) y e) del artículo citado, contados desde la fecha de publicación de la presente ley.

c) Impuesto a los Bienes Personales. - No se encuentran gravados por el Impuesto a los Bienes Personales los vehículos enunciados en el artículo 5 incisos b), c), d) y e) , por el plazo de cinco (5) años contados desde la fecha de adquisición. Este beneficio regirá por el plazo de diez (10) años contados a partir de la publicación de la presente ley.

d) Impuesto a las Ganancias. - Se establece la amortización acelerada del Impuesto a las Ganancias por la adquisición por parte de personas jurídicas de vehículos enunciados en el artículo 5 incisos b), c), d) y e), destinados a actividades industriales, comerciales y de logística. La amortización será practicada en el primer ejercicio fiscal de habilitación del bien, de acuerdo con las normas previstas en el artículo 84 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 1997 y sus modificaciones, en las condiciones que fije la reglamentación. Este beneficio se aplicará por el plazo de diez (10) años contados desde la fecha de publicación de la presente ley.

Asimismo, se establece la amortización acelerada del Impuesto a las Ganancias, por la adquisición de bienes de capital destinados a la fabricación, ensamblaje, servicios de mantenimiento y reparación de los vehículos enunciados en el artículo 5 incisos b), c), d) y e), sus autopartes y repuestos, y bienes de capital destinados a la construcción y operación de las estaciones de recarga eléctrica o alternativa. Dichas amortizaciones serán practicadas en los tres (3) primeros ejercicios fiscales desde la habilitación del bien, de acuerdo con las normas previstas en el artículo 84 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 1997 y sus modificaciones, en las condiciones que fije la reglamentación. Este beneficio se aplicará por el plazo de diez (10) años contados desde la fecha de publicación de la presente ley.

e) Impuestos internos. - No se encuentran gravados por los impuestos internos establecidos por el artículo 1 de la Ley 24.674 y modificatorias los vehículos comprendidos en esta ley, durante los siguientes plazos: por quince (15) años, los incluidos en los incisos b) y c) del artículo 5, y por diez (10) años, los incluidos en

los incisos d) y e) del artículo citado, contados desde la fecha de publicación de la presente ley.

f) Crédito fiscal. – El Poder Ejecutivo podrá instrumentar un beneficio promocional en forma de crédito fiscal, aplicable a los vehículos alcanzados por el artículo 5 incisos b), c), d) y e). Dicho crédito, que podrá ser cedido a terceros para el pago de impuestos nacionales, no superará el veinte por ciento (20%) del precio de venta del vehículo.

Facúltase a la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) a dictar las normas complementarias necesarias para instrumentar y regular los aspectos impositivos correspondientes a lo establecido en el presente artículo.

**Artículo 11.-** Otros incentivos. El Poder Ejecutivo podrá suspender el cobro de tarifas de peaje en las autopistas, autovías y rutas nacionales o reducirlas, estableciendo los plazos para dichas medidas.

Asimismo, promoverá el acceso a financiamiento para la adquisición de los vehículos enunciados en el artículo 5 incisos b), c), d) y e) con tasas preferenciales, de acuerdo a lo que establezca la reglamentación.

## Capítulo V

### Infraestructura de Recarga

**Artículo 12.-** Estaciones de recarga. La construcción y operación de las estaciones de recarga eléctrica de los vehículos incluidos en los incisos b) y d) del artículo 5, debe realizarse en estricto cumplimiento de las normas técnicas obligatorias que se establecerán para todo el territorio nacional, garantizando la interoperabilidad. Su funcionamiento se regirá por los estándares internacionales y sus tipos se definirán en la reglamentación de la presente.

En relación a la carga de hidrógeno, la misma será regulada por vía reglamentaria de acuerdo a los avances tecnológicos que surjan oportunamente.

**Artículo 13.-** Servicio de recarga. Las distribuidoras quedan habilitadas para la prestación del servicio de recarga en su área de concesión. Asimismo, cualquier persona humana y/o jurídica podrá brindar el servicio, previo acuerdo con la distribuidora.

Los particulares podrán instalar equipamiento para recarga en sus respectivos domicilios para autoconsumo, cumpliendo con las normas técnicas que se establezcan para este supuesto.

**Artículo 14.-** Tarifa. Los entes reguladores respectivos definirán la tarifa máxima de venta para el servicio de recarga mediante un proceso que asegure la participación pública, durante los primeros diez (10) años de vigencia de la ley.

## Capítulo VI

### Servicios de Post-venta

**Artículo 15.-** Repuestos, accesorios y servicios. Los importadores de los vehículos comprendidos en la presente ley, como también los fabricantes y ensambladores nacionales, deben garantizar la disponibilidad de repuestos, accesorios y servicio técnico de reparación a efectos de ser incluidos en la nómina nacional de modelos de vehículos autorizados para su comercialización.

La Autoridad de Aplicación establecerá los requisitos tendientes a acreditar la disponibilidad citada, quedando facultada para su fiscalización. En caso de comprobar el incumplimiento de esta garantía, podrá dar de baja temporal o definitivamente de la nómina nacional los modelos de vehículos cuyos repuestos, accesorios y servicio técnico se encuentre afectado.

**Artículo 16.-** Capacitación en mantenimiento y reparación. El Poder Ejecutivo determinará por vía reglamentaria el organismo responsable de elaborar e implementar un plan de capacitación para el mantenimiento y reparación de los vehículos comprendidos en la presente ley y sus componentes, sin perjuicio de las iniciativas privadas en la materia.

## Capítulo VII

### Gestión de Residuos

**Artículo 17.-** 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, durante su vida útil y al finalizar la misma.

Se establece, asimismo, y en carácter de presupuesto mínimo ambiental complementario a las disposiciones contenidas en la presente, los preceptos atinentes a los principios de responsabilidad extendida del productor para la gestión

de los vehículos alcanzados por la presente ley o cualquiera de sus elementos y componentes, una vez finalizada su vida útil.

A tal fin, deberán establecerse sistemas de gestión, individuales o colectivos, según lo establezca la Autoridad de Aplicación, contemplando el principio de gradualidad, a través de la reglamentación de la presente ley y de acuerdo a la legislación ambiental vigente según el tipo de residuos generados.

## Capítulo VIII

### Disposiciones complementarias

**Artículo 18.-** Normativa de tránsito. Sin perjuicio de sus características particulares, los vehículos comprendidos en la presente ley quedan obligados a cumplir la normativa de tránsito de nivel nacional como así también la vigente en cada una de las jurisdicciones por las cuales transiten.

El Poder Ejecutivo adecuará la reglamentación de la Ley N° 24.449 a los alcances de la presente ley, específicamente en lo atinente a categorías de vehículos y clases de licencias.

**Artículo 19.-** Pólizas de seguro. La Superintendencia de Seguros de la Nación arbitrará las medidas necesarias para que las compañías de seguros pongan a disposición de los usuarios pólizas de seguros que den cobertura a los vehículos alcanzados por la presente ley, de acuerdo a sus particularidades.

Del mismo modo, dictará el marco regulatorio imprescindible para que las compañías de seguro ofrezcan pólizas de seguro que den cobertura a los riesgos propios de las estaciones de recarga eléctrica o alternativa, como así también a los derivados del uso de instalaciones de recarga domiciliaria y demás operadores y usuarios de actividades conexas.

**Artículo 20.-** Autoridades locales. Invitase a las provincias, municipios y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente ley, como asimismo a regular de manera armónica con el objeto de ésta, considerando los siguientes beneficios:

- a) Reducción o eliminación de tributos en la compraventa de vehículos;
- b) Reducción y/o eliminación de tarifa en el estacionamiento público de los vehículos;
- c) Reducción o exención en el pago de patentes;
- d) Reducción o exención en el pago de peajes;
- e) Permisos especiales de circulación y estacionamiento.

Adicionalmente, invitase a las provincias y municipios y la Ciudad de Buenos Aires, a:

- f) Planificar el recambio de la flota vehicular afectada al uso oficial y al servicio público de transporte urbano e interurbano, a alternativas de movilidad sustentable;
- g) Implementar sistemas de transporte público de bicicletas y otros medios de movilidad no motorizada;
- h) Promover sistemas de movilidad compartida.

**Artículo 21.-** Reglamentación. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente en el plazo de noventa (90) días desde su promulgación.

**Artículo 22.-** De forma. Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

## FUNDAMENTOS

Señor presidente:

La presente iniciativa retoma el Proyecto 4602 –D- 2019 del Diputado (MC) Juan Carlos Villalonga, quien junto al Diputado Héctor Olivares (UCR-La Rioja), entonces presidente de la Comisión de Transportes, y un conjunto de diputados cofirmantes, fueron impulsores y promotores de la movilidad sustentable en el Congreso Nacional.

Para promover la regulación, en el marco de GLOBE Argentina y con apoyo del ONU Medio Ambiente, realizaron en esta Honorable Cámara reuniones informativas y un Taller Regional de Legisladores sobre Legislación en Movilidad Eléctrica y Sustentable, en el que se recibió en 2019 en el Congreso a legisladores especialistas de nueve países de Latinoamérica y el Caribe.

El objetivo del proyecto consiste en fomentar la transición de la movilidad convencional, demandante de combustibles fósiles, hacia la movilidad sustentable, atendiendo a los compromisos de la República Argentina en materia de reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero, a las metas establecidas por los Objetivos de Desarrollo Sostenible, a las obligaciones y derechos contenidos en el Artículo 41 de la Constitución Nacional y a sus beneficios en materia ambiental y en la salud humana.

El crecimiento de la movilidad sustentable ha demostrado en el mundo una sorprendente dinámica, con una proyección que promete un crecimiento notable de la flota vehicular dentro de los próximos años. Para dimensionar el desarrollo del sector cabe destacar que las ventas mundiales de vehículos eléctricos –incluyendo los híbridos enchufables y a celda de combustible- superaron el millón de unidades en el año 2017, lo que significó un volumen récord, según el Informe “Global EV Outlook 2018” de la Agencia Internacional de Energía (IEA por sus siglas en inglés). Esta cifra representa un crecimiento de las ventas en un 54% en comparación con 2016. Con respecto al stock mundial, la IEA publicó que se superaron los tres millones de vehículos eléctricos en 2017, tras cruzar el umbral del millón en 2015 y los dos millones en 2016.

En 2019, si bien las ventas mundiales de automóviles eléctricos se ralentizaron, tuvieron otro año excepcional superando los 2,1 millones de unidades. El stock mundial alcanzó los 7.2 millones (Global EV Outlook 2020).

Asimismo, en el mercado global las principales automotrices ya han trazado objetivos de electrificación de su flota para 2030 y 2050, estableciendo como propósito la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> en los vehículos que produzcan y comercialicen. Países como China, India, Estados Unidos y la Unión Europea también han establecido políticas públicas concretas para la promoción e incentivos para la movilidad sustentable, ya sea mediante sistema de créditos, actualización de estándares de emisiones de CO<sub>2</sub> u objetivos de electrificación de flota vehicular. En lo que respecta a Latinoamérica y el Caribe, según el “Informe MOVE 2018 sobre Movilidad Eléctrica” de ONU Medio Ambiente, se estima que el sector transporte es responsable de un 19% de las emisiones de CO<sub>2</sub> en la región. Se han logrado numerosos progresos en el establecimiento de incentivos y políticas nacionales para la promoción de la movilidad sustentable, por citar algunos ejemplos; en 2018 Colombia superó el record regional con más de mil vehículos eléctricos vendidos, Chile ha planificado la incorporación masiva de buses eléctricos en el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, y Bogotá y México ya cuentan con flotas de taxis eléctricos. Costa Rica aprobó la primera ley integral de promoción e incentivo al transporte eléctrico a finales de 2017, y Colombia sancionó la ley de promoción de uso de vehículos eléctricos en 2019.

Por su parte, en el más reciente informe de MOVE de 2019 (“Estado de la Movilidad Eléctrica 2019”), que actualiza los datos precedentes mediante el estudio de 20 países de América Latina y El Caribe, se manifiesta la consolidación de la tendencia hacia la movilidad sustentable, presentándose las metas de electrificación del transporte, la identificación de electrocorredores, infraestructura de recarga, incentivos, políticas y marcos regulatorios, entre otros aspectos.

En nuestro país, según el Inventario de Gases de Efecto Invernadero (GEI), el subsector transporte representa un 15.5% de las emisiones de GEI del país, que representan 56.93 MtCO<sub>2</sub>eq, siendo el segundo subsector de mayor emisión. En comparación con el resto de la región, Argentina aún se encuentra en una fase bastante preliminar en lo que respecta a los mecanismos de promoción para la movilidad sustentable.

Sin embargo, si cabe destacar que se han concretado en los últimos años los primeros pasos en lo que respecta al establecimiento de políticas públicas específicas para el sector. En 2016 se constituyó la Mesa Interministerial de Transporte Sustentable, convocada por el Ministerio de Transporte de la Nación e integrada por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, el Ministerio de Producción, el Ministerio de Energía y la Secretaría de Transporte del Gobierno de

la Ciudad. El Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 331/2017 estableció una disminución de los aranceles para la importación de vehículos híbridos, eléctricos y de celdas de combustible y su posterior actualización, el Decreto N° 230/2019, eliminó la restricción de su alcance a las terminales automotrices radicadas en el país. Por su parte, en lo que atañe a la importación de buses eléctricos, el Decreto N°51/2018 establece otra disminución arancelaria, así como para cargadores de potencia mayor o igual a 50Kw.

Como se anticipó, en relación a las iniciativas legislativas, a lo largo del año 2018 se realizaron, en el marco de la Comisión de Transportes y en conjunto con la Presidencia de dicha comisión, tres reuniones informativas en las que han participado la industria automotriz, instituciones relacionadas al sector y el Poder Ejecutivo Nacional –Ministerio de Transporte, Secretaría de Industria y Secretaría de Ambiente-. En abril de 2019 se llevó adelante el Taller Regional sobre Legislación en Movilidad Eléctrica y Sustentable, mencionado más arriba.

De este modo, el proyecto de ley es producto del aprendizaje de todos los aportes y reuniones generadas desde el año 2018 en adelante. En esta línea, cabe destacar que cinco de las instituciones más relevantes en la materia –la Asociación de Fabricantes de Automotores –ADEFSA-, la Federación Internacional de Automotor –FIA- Región IV, ONU Medio Ambiente y la Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos –AAVEA-, como así también distribuidoras de energía del país – han aportado valiosas visiones en diferentes tópicos.

El objeto del proyecto es posicionar a Argentina en relación a la descarbonización del transporte, teniendo en cuenta los compromisos internacionales asumidos y el avance de las iniciativas públicas en Europa, Asia y Latinoamérica, mediante el establecimiento de una meta de cero emisiones para el 2030 para el sector del transporte terrestre público urbano.

Otro de los aspectos fundamentales es la elaboración del Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable, el cual tendrá la finalidad de trazar los puntos estratégicos principales del despliegue de este tipo de movilidad en el país, así como delinear los aspectos relacionados a los combustibles de transición.

En lo que respecta a infraestructura de carga, se apunta a garantizar el cumplimiento de condiciones técnicas, la compatibilidad de las estaciones de recarga en todo el país y la interoperabilidad a nivel regional.

Al mismo tiempo, garantiza al particular el derecho de cargar su propio vehículo en su domicilio teniendo en cuenta que, en el mundo, la carga doméstica es la principal opción para los propietarios. En efecto, según el EV Outlook 2020, de los 7.3 millones de cargadores existentes en el mundo, 6.5 corresponden a cargadores privados alojados en viviendas, edificios de viviendas múltiples y lugares de trabajo.

En línea con lo anterior, este capítulo también introduce la fijación de un monto máximo de tarifa de venta para el servicio de recarga por un período que contempla la maduración del mercado nacional, incluyendo un mecanismo de participación pública a través de los entes reguladores respectivos. Como ejemplo local, ya tenemos el de la Provincia de Córdoba, que fijó en 2019 la tarifa para la recarga domiciliaria mediante una resolución del Ente Regulador de los Servicios Públicos (ERSEP).

Por último, el proyecto de ley incluye un sistema de responsabilidad en la gestión de residuos en sintonía con el derecho comparado relativo a movilidad eléctrica e invita a las provincias y municipios a tomar medidas tendientes a favorecer este tipo de movilidad, las cuales son de competencia local, debiendo por lo tanto ser reguladas por las jurisdicciones.

Por las razones expuestas, señor Presidente, es que consideramos imprescindible impulsar la transición hacia la movilidad sustentable mediante el establecimiento de una meta precisa y un paquete de medidas de promoción adecuadas para su incentivo.

Por ello, en atención al camino recorrido desde 2018 y a las inequívocas señales que a nivel global se están dando en la materia, solicito a mis pares acompañen la presente iniciativa.