

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

FOMENTO A LA PRODUCCIÓN Y UTILIZACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y AMBIENTALMENTE EFICIENTES

Capítulo I Disposiciones Generales

Artículo 1º.- Objeto. Esta ley tiene por objeto el incentivo y fomento a la fabricación, utilización y comercialización masiva de vehículos eléctricos (VE), con la finalidad de disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero y otras formas de degradación del ambiente provenientes de la utilización de vehículos de combustión interna.

Quedan alcanzadas por el presente régimen las actividades de fabricación, importación, conversión o reutilización y comercialización de vehículos, partes y repuestos; los procesos de diseño de prototipos, patentes y diseños industriales; la producción nacional de materias primas; la fabricación, construcción y funcionamiento de baterías recargables, celdas de combustible de hidrógeno y estaciones de recarga de baterías o de hidrógeno, entre otras actividades.

La Autoridad de Aplicación podrá incorporar actividades que resulten adecuadas o necesarias para el cumplimiento del objeto de la presente ley.

Artículo 2º. Definiciones. A los efectos de la interpretación y aplicación de la presente ley, se entiende por:

- a) Vehículos Eléctricos (VE): todo vehículo impulsado exclusivamente por un motor eléctrico alimentado con baterías recargables o con celdas de combustible de hidrógeno;
- b) Vehículos de Combustión Interna (VCI): todo vehículos impulsado exclusivamente por un motor de combustión interna de más de mil centímetros cúbicos (1.000 cc) de cilindrada;
- c) Vehículos Ambientalmente Eficientes (VAE): todo vehículo impulsado por un motor de combustión interna de menos de mil centímetros cúbicos (1.000 cc) de cilindrada, en forma exclusiva o combinada con motores eléctricos a baterías recargables o a celda de combustible de hidrógeno, según las especificaciones que establezca la autoridad de aplicación;
- d) Vehículos ambientalmente adaptados (VAA): todo vehículo de combustión interna reacondicionado para ser impulsado por un motor eléctrico alimentado por baterías recargables o por celdas de combustible de hidrógeno.

Artículo 3º.- Vigencia del régimen de fomento. El régimen de fomento establecido

en la presente ley tendrá una vigencia de veinte (20) años desde su entrada en vigencia, pudiendo ser prorrogado por la autoridad de aplicación por única vez por hasta diez (10) años mediante acto fundado en la evidencia y evaluación técnica, científica y estadística del impacto positivo de las medidas implementadas.

Al menos cada veinticuatro (24) meses, la autoridad de aplicación realizará un análisis integral de la evolución y resultados del presente régimen de fomento realizando, en su caso, los ajustes que se encuentren dentro de sus funciones y/o proponiendo las modificaciones a la presente ley que entienda necesarias para su mejora.

Artículo 4°.- Período de transición. Las medidas de fomento establecidas en la presente ley serán igualmente de aplicación en las condiciones que establezca la autoridad de aplicación, durante los primeros diez (10) años del período de vigencia establecido en el artículo anterior, a la importación, fabricación y comercialización de Vehículos Ambientalmente Eficientes (VAE) y sus partes y repuestos, así como de motores, piezas, repuestos, tecnologías y sistemas destinados a la reconversión de Vehículos de Combustión Interna (VCI) en Vehículos Ambientalmente Adaptados (VAA) según las características definidas en el artículo 2°.

Artículo 5°.- Conversión y comercialización. Normas técnicas, seguridad e información. La autoridad de aplicación establecerá la forma y las condiciones en que se aplicarán las medidas de fomento al reemplazo o conversión de los motores y acondicionamiento de VCI, así como a la comercialización de VAA.

La conversión de VCI en VAA será realizada de modo de garantizar condiciones adecuadas de funcionamiento y de seguridad para las personas usuarias y terceros, según las normas técnicas vigentes y las que dicte la autoridad de aplicación, que homologará o autorizará los procesos, técnicas, piezas y componentes a emplear en la conversión; las personas y los talleres que podrán llevar a cabo la intervención correspondiente y los símbolos de identificación, información y advertencia que sea necesario colocar en el vehículo para permitir su uso adecuado y la circulación en la vía pública.

Los fabricantes y vendedores de VCI comercializados en el país deberán brindar a la autoridad de aplicación y a las personas autorizadas por ésta, toda la información técnica necesaria para la conversión de sus vehículos en vehículos ambientalmente adaptados. La autoridad de aplicación podrá indicar pautas referidas al contenido y forma de la referida información.

Artículo 6°.- Seguridad y calidad. Las condiciones de calidad y seguridad de los VE, de los VAA, y la de sus partes y repuestos, no podrán ser inferiores a los estándares aplicables a las distintas categorías de vehículos autorizados según lo establecido en la Ley 24.449, sus anexos, reglamentaciones y modificaciones, o las normas que las reemplacen.

La autoridad de aplicación de la presente y las autoridades competentes en materia de tránsito y seguridad vial, industria, transporte y medio ambiente, dictarán las normas pertinentes en sus respectivos ámbitos a los efectos de normalizar las

categorías y especificaciones técnicas que deberán cumplir los diferentes tipos de vehículos y sus piezas, componentes y repuestos, para su comercialización y circulación en la vía pública, asegurando la aplicación de los estándares más elevados de calidad y seguridad en cada caso.

Artículo 7°.- Actualización de normas. Las normas técnicas vigentes, así como la información que deben brindar los fabricantes indicada en el artículo 5°, deberán ser revisadas al menos cada doce (12) meses, o cada vez que las circunstancias lo aconsejen, de modo de mantenerlas actualizadas en todo momento siguiendo las máximas condiciones y estándares de calidad y seguridad posibles según la tecnología y nivel de conocimientos alcanzados hasta el momento.

La Superintendencia de Seguros de la Nación o la autoridad competente en la materia, dictará las normas y arbitrará las medidas necesarias para que las compañías de seguros ofrezcan pólizas que contemplen, al menos, la cobertura mínima obligatoria de responsabilidad civil ante eventuales siniestros que involucren a VE y VAA.

Capítulo II Medidas de fomento e incentivos

Sección 1° Determinación de beneficios

Artículo 8°.- Registro. Las personas humanas o jurídicas que cuenten con establecimientos en el territorio nacional que realicen las actividades de fabricación, importación, comercialización de vehículos eléctricos, sus partes y repuestos, conversión de motores y adaptación de VCI en VAA; diseño de prototipos, patentes y diseños industriales; fabricación, reacondicionamiento y reutilización de baterías recargables, celdas de combustible de hidrógeno, estaciones de recarga y la producción de materias primas e insumos para cualquiera de esas actividades; así como otras que se incorporen según lo dispuesto en el artículo 1°, deberán inscribirse en un registro de proveedores para obtener los beneficios del presente régimen.

El registro estará a cargo de la autoridad de aplicación y será segmentado por tipo de actividad, estableciendo en cada caso las condiciones y requisitos de admisión y permanencia según los objetivos y condiciones establecidas en la presente ley y su reglamentación.

Artículo 9°.- Criterios para determinar incentivos a proveedores. A los efectos de garantizar equidad y uniformidad en la aplicación de los beneficios del presente régimen, la autoridad de aplicación deberá establecer previamente los parámetros objetivos para su determinación para cada una de las actividades y/o bienes alcanzados, teniendo en cuenta todas o algunas de las siguientes variables que deberán cumplir los beneficiarios:

a) Porcentaje de partes y componentes nacionales o contenido mínimo nacional (CMN);

b) Tipo y modelo de vehículo, producto o servicio;

c) Emisiones de CO2 y de otras emisiones perjudiciales para el ambiente provenientes del funcionamiento del propio vehículo o sus partes, o bien de los procesos de fabricación, producción o comercialización, incluso el tratamiento y disposición final de los residuos generados;

d) Porcentaje de energías renovables utilizadas en la fabricación o producción del vehículo y sus componentes, o bien en los procesos de fabricación, producción o comercialización;

e) Porcentaje de generación y de utilización de materiales y componentes reciclados, reciclables, reutilizados y reutilizables;

La autoridad de aplicación podrá incorporar otras variables a los fines de optimizar los criterios de asignación de beneficios, siempre que obedezcan a parámetros objetivos y uniformes para cada categoría.

Artículo 10°.- Producción nacional. El contenido mínimo nacional se determinará conforme el régimen establecido por la Ley 27.263 de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino en todo lo que no se oponga a la presente. La autoridad de aplicación podrá dictar las normas complementarias y aclaratorias que considere pertinentes para el cumplimiento de lo establecido en el presente artículo.

Artículo 11°.- Fomento al desarrollo nacional e integración con otros regímenes de fomento. Sin perjuicio de las medidas de fomento específicas previstas en la presente, la autoridad de aplicación arbitrará lo necesario para establecer programas de apoyo, incentivos y capacitación dirigidos a empresas, emprendedores y personal técnico de origen nacional para el desarrollo de todo proceso o tecnología relacionada con los bienes y servicios alcanzados por el presente régimen.

En las condiciones que establezca la autoridad de aplicación, los beneficios previstos en la presente ley podrán ampliarse o integrarse con otros regímenes de fomento, exenciones o beneficios que resulten compatibles y sean adecuados para la consecución del objetivo establecido en el artículo 1°.

Sección 2° Fomento a proveedores

Artículo 12.- Impuestos Internos. Los proveedores registrados como beneficiarios, obtendrán una reducción del noventa por ciento (90%) en la alícuota de los tributos establecidos por la Ley N° 24.674, o la que en el futuro la reemplace, que recaiga

sobre bienes comprendidos por el presente régimen por un periodo mínimo de cinco (5) años siempre que los aludidos bienes sean fabricados o producidos íntegramente en el país, y de un cincuenta por ciento (50%) cuando se trate de bienes importados. El beneficio será prorrogable por idéntico lapso, pudiendo variar el porcentaje de la reducción según lo establezca la autoridad de aplicación de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 7°.

Artículo 13.- Impuesto a las Ganancias. Los proveedores registrados como beneficiarios, tendrán una reducción en el monto total del impuesto a las ganancias determinado en cada ejercicio correspondiente a las actividades alcanzadas por el presente régimen, siempre que sean realizadas dentro del territorio nacional.

La reducción del impuesto a las ganancias se aplicará de acuerdo a la siguiente escala:

- a) Sesenta por ciento (60%) para micro y pequeñas empresas;
- b) Cuarenta por ciento (40%) para empresas medianas;
- c) Veinte por ciento (20%) para grandes empresas.

El presente beneficio será de aplicación para los ejercicios fiscales que se inicien con posterioridad a la fecha de inscripción del beneficiario en el registro y no será acumulable con otros.

Artículo 14.- Contribuciones patronales. Los proveedores registrados como beneficiarios podrán convertir en un bono anual de crédito fiscal transferible, hasta el diez por ciento (10%) de las contribuciones patronales que hayan efectivamente pagado durante el último año con destino a los sistemas y subsistemas de seguridad social previstos en las leyes 19.032 (INSSJyP), 24.013 (Fondo Nacional de Empleo) y 24.241 (Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones) y 24.714 (Régimen Nacional de Asignaciones Familiares) y sus modificaciones, calculado sobre la nómina salarial de su personal efectivamente empleado en las actividades comprendidas por el presente régimen.

Artículo 15.- Importación, exportación y desarrollo de emprendimientos. Cuando no exista disponibilidad en el mercado local de cualquiera de los bienes comprendidos en el artículo 1°, los proveedores registrados quedarán exceptuados del trámite de autorización para el acceso al mercado de cambios para la compra de moneda extranjera y para las transferencias al exterior establecidas por Decreto 609/2019 y Comunicación "A" 7030 del Banco Central de la República Argentina y sus normas modificatorias y complementarias, siempre que el destino de dichas operaciones sea el pago de importaciones de los aludidos bienes a excepción de vehículos ensamblados o terminados. A tal fin y sin perjuicio de las posteriores verificaciones que puedan realizarse, el proveedor registrado deberá presentar una declaración jurada ante su entidad bancaria dejando constancia del monto de las obligaciones a cancelar, el objeto de la operación y el destino de los fondos.

Artículo 16.- Financiación de emprendimientos. La autoridad de aplicación suscribirá convenios con entidades bancarias públicas y/o privadas para la disponibilidad de líneas de crédito flexibles y a tasas subsidiadas, destinados a financiar las actividades indicadas en el artículo 1°. Asimismo arbitrará, por intermedio de las autoridades correspondientes, la obtención de líneas de financiamiento y acceso a fondos de organismos internacionales, los que serán destinados según lo establecido en el Capítulo VI de la presente y asignados en base a criterios objetivos y equitativos.

Artículo 17. Proveedores beneficiarios que desarrollen múltiples actividades. Los proveedores que adhieran a los beneficios establecidos en la presente ley y que además desarrollen otras actividades empresariales, industriales o comerciales, llevarán su contabilidad de manera tal que permita la determinación y evaluación en forma separada de la/s actividad/es alcanzadas por el presente régimen de fomento del resto de las actividades que desarrolle. La imputación de gastos compartidos con actividades ajenas a las promovidas, se atribuirán contablemente respetando criterios objetivos de reparto, tales como cantidad de personal empleado, monto de salarios pagados, espacio físico asignado u otros, siendo esta enumeración meramente enunciativa y no limitativa.

Los proveedores adheridos al presente régimen podrán acceder, en la forma y condiciones que establezca la autoridad de aplicación, al Régimen de Fomento de Inversión para las Exportaciones establecido por Decreto 234/2021 y sus normas complementarias; al régimen de Promoción de Inversiones en Bienes de Capital y Obras de Infraestructura establecido por la Ley 25.924 y sus reglamentaciones y/o a todo otro régimen de fomento o beneficios previstos por otras normas que resulten compatibles.

Sección 3° Incentivos para adquirentes y usuarios

Artículo 18.- Beneficiarios. La presente sección es de aplicación a la adquisición o utilización de los bienes y servicios comprendidos en el artículo 1°, durante el tiempo de vigencia de las medidas de fomento según lo establecido en los artículos 3° y 4°.

Artículo 19.- Impuesto al Valor Agregado. Las operaciones sobre los bienes y servicios comprendidos alcanzados por el Impuesto al Valor Agregado gozarán de una reducción del cincuenta por ciento (50%) en la alícuota correspondiente.

Artículo 20.- Impuesto a los Bienes Personales. Los bienes y servicios comprendidos en la presente Sección, no se tomarán en cuenta para el cálculo del

Impuesto a los Bienes Personales por el plazo de cinco (5) años contados desde la fecha de adquisición, siempre que la misma se haya realizado dentro del plazo indicado en el artículo 2°.

Artículo 21.- Créditos bancarios y financiación. La autoridad de aplicación propiciará mediante la rúbrica de convenios con entidades financieras públicas y privadas y emisoras de tarjetas de crédito, así como con los proveedores beneficiarios del presente régimen, la creación de líneas de crédito o financiamiento específicas para la adquisición de vehículos eléctricos, de vehículos ambientalmente adaptados, servicios de conversión de vehículos de combustión interna, y los demás bienes y servicios alcanzados por el presente régimen. Las líneas de crédito y financiamiento deberán poseer requisitos y condiciones accesibles, un plazo de repago de al menos cinco (5) años y un costo financiero total preferencial en relación a los existentes en el mercado para operaciones similares.

Artículo 22.- Peajes. Los vehículos eléctricos y vehículos ambientalmente adaptados, cualquiera sea su potencia, uso o características, abonarán una tarifa en peajes de rutas, autopistas y autovías nacionales equivalente a la tarifa establecida para motos o motocicletas, debiendo realizarse las adecuaciones necesarias en los cuadros tarifarios y contemplarse expresamente la categoría "Vehículo Eléctrico".

El gasto que implique lo establecido en este artículo, será cubierto por el fideicomiso establecido en el artículo 38.

Artículo 23.- Estacionamiento. Los vehículos eléctricos y los vehículos ambientalmente adaptados estarán exentos del pago de la tarifa de estacionamiento durante cinco (5) años contados a partir de su registración inicial en el Registro de la Propiedad Inmueble en lugares bajo jurisdicción del Estado Nacional, ya sea que los explote el propio Estado o no.

Dichos estacionamientos deberán contar con un diez por ciento (10%) de su capacidad destinada a estacionamiento preferencial de vehículos eléctricos y vehículos ambientalmente adaptados. Los lugares deberán estar debidamente señalizados con la señalética que apruebe la autoridad de aplicación y contar cada uno de ellos con su respectiva boca de recarga de energía eléctrica.

Una vez vencido el plazo de exención de cinco (5) años, durante todo el tiempo indicado en el artículo 2° la tarifa de estacionamiento que abonen los vehículos eléctricos y vehículos ambientalmente adaptados, será la menor vigente en cada playa de estacionamiento, debiendo los proveedores del servicio individualizar expresamente estas categorías y sus valores en toda forma de exhibición, información o publicidad que hagan sobre sus tarifas.

El gasto que implique lo establecido en este artículo, será cubierto por el fideicomiso establecido en el artículo 38.

Artículo 24.- Aranceles del Registro Nacional de la Propiedad Automotor. Todas las operaciones relacionadas con el dominio de los vehículos eléctricos y vehículos ambientalmente adaptados y sus componentes sujetos a registración, contarán con una reducción del cincuenta por ciento (50%) de las tasas que abonarían en caso de no quedar alcanzados por el régimen establecido en esta ley, en los aranceles del Registro Nacional de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios durante el plazo indicado en el artículo 2°.

Artículo 25.- Identificación de vehículos. Los vehículos eléctricos y los vehículos ambientalmente adaptados utilizarán placas patentes que los identifiquen claramente, entre otra señalética que podrá establecer la autoridad de aplicación. Las autoridades competentes deberán dictar o adecuar las normas técnicas correspondientes para normalizar las características de las placas patentes y señalética para cada categoría de vehículo.

Capítulo III Recambio y reutilización de vehículos de combustión interna

Artículo 26.- Bono de Desguace, Reutilización y descuento (DRD). Las operaciones de compra de vehículos eléctricos nuevos o de vehículos ambientalmente adaptados que se realicen como recambio de vehículos de combustión interna bajo el presente régimen, podrán ser abonadas utilizando un Bono de Destrucción, Reutilización y Descuento (Bono DRD) que equivaldrá al treinta por ciento (30%) del precio de venta al público con pago de contado cuando se trate de vehículos de fabricación nacional, y del quince por ciento (15%) de descuento cuando sean unidades nuevas importadas.

El presente régimen de fomento no es de aplicación a la venta de vehículos realizada bajo la modalidad de círculos de ahorro previo, cualquiera sea la denominación que se le de a la operatoria.

Artículo 27.- Emisión del bono. El Bono DRD será emitido por los Registros Seccionales de la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación, o el organismo que la reemplace, a solicitud del interesado titular registral de un vehículo de combustión interna que solicite la baja y adhesión al presente régimen de fomento.

La baja del vehículo de combustión interna se recibirá previa verificación de la libre disponibilidad del dominio por parte del titular solicitante y no extinguirá las obligaciones pendientes de pago exigibles, relacionadas con la titularidad del dominio y/o el uso del vehículo.

Una vez verificado lo anterior, se entregará al titular solicitante el Bono DRD, el que poseerá las medidas de seguridad necesarias para garantizar su integridad e inalterabilidad y tendrá como único destino el previsto en la presente Sección.

La posesión del bono DRD no autoriza en ningún caso a circular con el vehículo en la vía pública.

Artículo 28.- Recepción de vehículos de recambio. Los titulares de los Bonos DRD deberán entregar sus vehículos en los lugares de recepción habilitados o en los concesionarios autorizados quienes intervendrán el Bono en la forma que indique la autoridad de aplicación, haciendo constar la recepción del vehículo.

El Bono no podrá ser utilizado ni transferido por su titular sin la constancia de entrega del respectivo vehículo de combustión interna.

Artículo 29.- Importadores, fabricantes y concesionarios. Los importadores, fabricantes y concesionarios oficiales de vehículos eléctricos que deseen adherir al presente, deberán registrarse conforme lo establecido en el artículo 8°.

La adhesión al régimen los habilitará a obtener un bono fiscal anual transferible por un valor que establecerá la autoridad de aplicación según el tipo de proveedor, la categoría y origen del vehículo y los porcentajes de descuento comprometidos a aplicar en el valor de venta de las unidades. Dicho bono será transferible y podrá ser utilizado para el pago de impuestos nacionales, cargas patronales u otro tipo de obligaciones según lo establezca la reglamentación de la presente.

Artículo 30.- Cupos. En función de la producción o disponibilidad de vehículos eléctricos, el origen o características de los vehículos a promocionar, los sectores de la oferta o de la demanda a beneficiar, entre otras variables, la autoridad de aplicación podrá establecer diferentes cupos por categoría de vehículos eléctricos o actividades para su disponibilidad bajo el presente régimen de fomento.

Artículo 31.- Vigencia y destino del Bono. El Bono DRD tendrá una vigencia de dos (2) años desde su emisión y podrá ser transferido únicamente dentro del referido plazo con intervención de los Registros Seccionales de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios y una vez que haya sido intervenido según lo dispuesto en el artículo 28.

Capítulo IV Estaciones de recarga y reaprovisionamiento

Artículo 32.- Desarrollo. La autoridad de aplicación de la presente ley y la Secretaría de Energía de la Nación o la autoridad que la reemplace, establecerán un programa de medidas de incentivo para alcanzar dentro de los cinco (5) años desde la entrada en vigencia de la presente, una red de estaciones de recarga de baterías y de recarga de hidrógeno para vehículos eléctricos, adecuada a la cantidad de unidades en circulación, a los objetivos de la presente ley y según el análisis integral periódico de la evolución y resultados obtenidos según lo indicado en el artículo 3°.

Artículo 33. Colaboración técnica y estratégica. Las empresas del sector energético con participación estatal mayoritaria, brindarán apoyo técnico y tecnológico a la autoridad de aplicación para alcanzar los objetivos del presente régimen.

Las empresas del sector energético con participación estatal mayoritaria que cuenten con estaciones de servicio con atención al consumidor final, y la autoridad de aplicación, establecerán en forma conjunta un plan de instalación de estaciones de recarga de baterías para vehículos propulsados con energía eléctrica, que comprenderá la totalidad de la red de estaciones de servicio de dichas empresas, ya sean propias o de cualquiera de sus empresas subsidiarias o controladas o de propiedad de terceros.

El plan de instalación deberá abarcar todo el territorio nacional y garantizar que las primeras veinticinco (25) estaciones de recarga se instalen en cada una de las ciudades capitales de las provincias y en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Asimismo se instalarán estaciones de recarga en todos los lugares bajo jurisdicción del estado nacional que posean playas de estacionamiento de acceso público con las condiciones necesarias para garantizar la calidad y seguridad del servicio de suministro según el tipo de estación de recarga de que se trate.

Las empresas y la autoridad de aplicación, establecerán el piso mínimo de estaciones de recarga de hidrógeno.

Artículo 34.- Adecuación de la red de estaciones de expendio de combustibles.

La autoridad de aplicación de la presente en conjunto con la Secretaría de Energía de la Nación y en forma concertada con las autoridades de aplicación locales, establecerán un cronograma para la adecuación de la red de estaciones de expendio de combustibles habilitadas en cada jurisdicción y los requerimientos para las nuevas habilitaciones que se otorguen.

Artículo 35.- Desarrollo y explotación de la infraestructura y del servicio de recarga. La Autoridad de Aplicación en forma conjunta con las autoridades competentes en cada sector, dictarán las normas necesarias para favorecer la construcción, instalación, habilitación y la explotación en competencia del servicio de recarga de energía eléctrica y de hidrógeno.

Capítulo V Reemplazo de los vehículos de la Administración Pública Nacional

Artículo 36.- Recambio de vehículos del Estado Nacional. Los vehículos de combustión interna pertenecientes al Estado Nacional y a sus entes y organismos descentralizados o desconcentrados, serán gradualmente reemplazados por vehículos eléctricos o vehículos ambientalmente adaptados conforme el cronograma que establezca la autoridad de aplicación.

En un plazo de diez (10) años deberá reemplazarse la totalidad de los vehículos de combustión interna de propiedad de la Administración Pública Nacional y que, según el uso y características técnicas, puedan ser sustituidos por vehículos eléctricos o vehículos ambientalmente adaptados, quedando prohibida con posterioridad a ese plazo la adquisición o utilización de vehículos de combustión interna bajo cualquier forma de uso.

Los vehículos espaciales, ferroviarios, aéreos y marítimos que utilicen motores de combustión interna quedan exceptuados del plazo y limitación establecidos en el párrafo anterior.

Los procesos licitatorios y contrataciones que realice la Administración Pública Nacional para el uso o adquisición de vehículos, deberán ajustarse a las pautas establecidas en el presente artículo.

Artículo 37.- Adaptación de vehículos del Estado Nacional. La Administración Pública Nacional en todos sus ámbitos, deberá llevar a cabo un proceso de conversión de las flotas de vehículos de combustión interna existentes y que, según los requerimientos técnicos y operativos de los vehículos y de cada repartición, puedan ser convertidos en vehículos ambientalmente adaptados. La adaptación de la totalidad de los vehículos aptos a tal fin deberá cumplirse dentro del plazo de cinco (5) años desde la entrada en vigencia de la presente.

Artículo 38.- Adecuación de vehículos destinados al transporte de personas y mercancías. Dentro de los ciento ochenta (180) días de la entrada en vigencia la presente, la autoridad de aplicación implementará, en forma conjunta con las autoridades competentes según corresponda en cada caso, programas de adaptación o sustitución de los vehículos contaminantes utilizados para el transporte terrestre de personas y mercancías, por vehículos eléctricos o vehículos ambientalmente adaptados.

Capítulo VI Sustentabilidad financiera del régimen de fomento

Artículo 39.- Fondo Fiduciario de Fomento de Vehículos Eléctricos. Créase el Fondo Fiduciario de Fomento de Vehículos Eléctricos (FFFIVE) que se conformará como un fideicomiso de administración y financiero con los alcances y limitaciones establecidos en la presente ley y su reglamentación. Supletoriamente, se aplicarán las normas del Código Civil y Comercial de la Nación.

El FFFIVE tendrá por objeto exclusivo financiar las medidas de promoción y fomento establecidas en la presente ley, y las que incorpore la autoridad de aplicación de conformidad con lo establecido en el artículo 1°.

El contrato de fideicomiso será suscripto entre la autoridad de aplicación o quien ésta designe, como fiduciante, y la entidad pública bancaria o sociedad controlada por ésta que se designe como fiduciario.

Artículo 40.- Administración de los fondos. La administración del FFFIVE estará a cargo de un comité directivo que analizará y definirá los recursos que se asignarán a las medidas de fomento previstas en la presente ley y las que se incorporen en el futuro, siguiendo estrictos criterios de equidad y conveniencia en su distribución a los diferentes sectores, actividades y bienes alcanzados, de conformidad con los objetivos establecidos en el artículo 1°.

El comité directivo estará presidido por la autoridad de aplicación que designará sus miembros. La cantidad de miembros y atribuciones del comité directivo serán definidas en la reglamentación. Una vez establecido, el comité directivo del Fondo Fiduciario dictará su propio reglamento interno de funcionamiento.

Artículo 41.- Modificación a la Ley 24.674 de Impuestos Internos. Afectación al FFIVE. Modifícase la Ley 24.674 de Impuestos Internos, incrementándose en un (1) punto las alícuotas establecidas en el Título II, VIII (Objetos Suntuarios) y IX (Vehículos automóviles y motores, embarcaciones de recreo o deportes y aeronaves). Lo recaudado por el incremento establecido tendrá como única afectación la de integrar el patrimonio del FFFIVE.

Artículo 42.- Integración del fondo. El FFFIVE contará con un patrimonio constituido por los bienes fideicomitidos, que en ningún caso constituyen, ni serán considerados como recursos presupuestarios, impositivos o de cualquier otra naturaleza que pongan en riesgo el cumplimiento del fin al que están afectados, ni el modo u oportunidad en que se realicen. Dichos bienes son:

- a) Los recursos que anualmente se asignen a través de las correspondientes leyes de Presupuesto General de la Administración Nacional u otras leyes que sancione el Honorable Congreso de la Nación;
- b) Lo recaudado por el incremento a las alícuotas de la Ley 24.674 según lo establecido en el artículo anterior;
- c) Los ingresos por legados o donaciones;
- d) Los fondos provistos por organismos nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, internacionales u organizaciones no gubernamentales;
- e) Los fondos que se puedan generar o recuperar como consecuencia de la aplicación de los programas y ejecución de los objetivos del Fondo;
- f) Las rentas y frutos de estos activos;
- g) Los fondos provenientes de empresas públicas o privadas, nacionales o extranjeras, que decidan apoyar los objetivos de la presente ley;
- h) Recursos provenientes de saldos no utilizados o remanentes de fondos extrapresupuestarios establecidos por la autoridad de aplicación, en tanto se encuentren cumplidas en su totalidad las tareas a las que se encontraren afectados.

Artículo 43.- Guarda de los fondos. Los fondos integrados al FFFIVE se depositarán en una cuenta especial del fiduciario quien actuará como agente financiero del mismo. Con los recursos del FFFIVE y como parte integrante del mismo, la autoridad de aplicación podrá crear diferentes patrimonios de afectación para lograr una mejor inversión, asignación y administración de los fondos disponibles.

Artículo 44.- Extinción o liquidación del FFFIVE. El Estado nacional será el destinatario final de los fondos integrantes del FFFIVE en caso de su extinción o liquidación, los cuales deberán destinarse a programas de incentivos y desarrollo de tecnologías destinadas a la reducción de emisiones contaminantes provenientes de las actividades de transporte de personas y mercancías y de la fabricación, comercialización y uso de vehículos de combustión interna.

Artículo 45.- Convenios con las provincias. A los efectos mencionados en el artículo anterior la autoridad de aplicación convendrá con las provincias que adhieran al régimen de la presente ley, la forma y modo en que éstas, a través de sus organismos competentes, serán representadas en el comité directivo del Fondo.

Capítulo VII Disposiciones finales

Artículo 46.- Autoridad de aplicación. El Poder Ejecutivo Nacional designará la autoridad de aplicación de la presente ley.

Artículo 47.- Recursos humanos y técnicos. La autoridad de aplicación desarrollará programas de formación y capacitación de recursos humanos para su aplicación a las distintas actividades comprendidas en el presente régimen de fomento, en particular el diseño, producción, ensamble, conversión, mantenimiento y reparación de vehículos, repuestos y sistemas, así como los servicios y cadenas de valor asociadas.

Artículo 48.- Reglamentación e Implementación. Sin perjuicio de lo que establezca la reglamentación que se dicte, facúltase a la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), Secretaría de Energía de la Nación, Ministerio de Desarrollo Productivo y sus dependencias, y demás órganos y organismos del Estado Nacional a dictar las normas complementarias necesarias en los ámbitos de sus respectivas competencias, en forma independiente o conjunta con la autoridad de aplicación de la presente ley, para reglamentar e implementar los diferentes aspectos comprendidos en este régimen de fomento.

Artículo 49.- Adhesión. Invítase a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente ley y dictar las normas correspondientes a los efectos de establecer fomentos e incentivos en el orden local, entre ellas el recambio y adaptación de vehículos, la instalación de estaciones de recarga y centros de reutilización de vehículos, reducción o eliminación de impuestos, tasas, aranceles, tarifas de peajes y estacionamiento y otras cargas o contribuciones locales.

Artículo 50.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.-

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de ley tiene por objetivo el incentivo y fomento a la fabricación, utilización y comercialización masiva de vehículos impulsados por motores exclusivamente alimentados en base a baterías recargables, denominados “Vehículos Eléctricos” (VE), con la finalidad de disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero y otras formas de degradación del ambiente provenientes de la utilización de vehículos de combustión interna. Ello, en pos de favorecer el derecho a gozar de un ambiente sano y su preservación, según lo dispuesto en el artículo 41 de la Constitución Nacional y los compromisos y metas en materia ambiental asumidos por la República Argentina en el plano internacional.

Los incentivos desarrollados comprenden a todos los bienes y servicios alcanzados por el objetivo de la ley proyectada, entre ellos las actividades de fabricación, importación, conversión o reutilización y comercialización de vehículos, partes y repuestos; los procesos de diseño de prototipos, patentes y diseños industriales; la producción nacional de materias primas; la fabricación, construcción y funcionamiento de baterías recargables, celdas de combustible de hidrógeno y estaciones de recarga de baterías o de hidrógeno, entre otras actividades que podrá incorporar la autoridad de aplicación.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015 (A/RES/70/1), planteó un plan de acción en favor de todas las personas, el planeta y la prosperidad, anunciando 17 Objetivos del Desarrollo Sostenible que contienen 169 metas de carácter integrado e indivisible, abarcando las esferas económica, social y ambiental. Esa estrategia está destinada a regir los programas de desarrollo mundiales durante los próximos 15

años. Al adoptarla, los Estados se comprometieron a movilizar los medios necesarios para su implementación mediante alianzas centradas especialmente en las necesidades de los más pobres y vulnerables.

Dentro de los ODS, el objetivo número 7 se propone “Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos”, destacando la necesidad de aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología relativas a la energía limpia, incluidas las fuentes renovables, la eficiencia energética y las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles, y promover la inversión en infraestructura energética y tecnologías limpias (meta 7.a).

Por su parte, el objetivo número 9 se enfoca en “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación”, y dentro de sus metas en particular, se destacan las de alcanzar para 2030 la modernización de la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles, utilizando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientalmente racionales, y logrando que todos los países tomen medidas de acuerdo con sus capacidades respectivas (meta 9.4). También se prevé aumentar la investigación científica y mejorar la capacidad tecnológica de los sectores industriales de todos los países, en particular los países en desarrollo, entre otras cosas fomentando la innovación y aumentando considerablemente, el número de personas que trabajan en investigación y desarrollo por millón de habitantes y los gastos de los sectores público y privado en investigación y desarrollo (meta 9.5); y apoyar el desarrollo de tecnologías, la investigación y la innovación nacionales en los países en desarrollo, incluso garantizando un entorno normativo propicio a la diversificación industrial y la adición de valor a los productos básicos, entre otras cosas (meta 9.b).

A la vez, el objetivo número 12 destinado a “Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles”, tiene en cuenta que las empresas pueden utilizar su poder innovador para diseñar soluciones que puedan inspirar y motivar a las personas a llevar estilos de vida más sostenibles, reduciendo los efectos ambientales negativos de sus actividades y aumentando el bienestar; mientras que las y los consumidores pueden aportar a la concreción de esos objetivos actuando de forma reflexiva a la hora de comprar, optando por opciones sostenibles siempre que sea posible. Dentro de sus metas, contempla para el 2030 reducir considerablemente la generación de desechos mediante actividades de prevención, reducción, reciclado y reutilización (meta 12.5); promover prácticas de adquisición pública que sean sostenibles, de conformidad con las políticas y prioridades nacionales (meta 12.7);

El 12 de diciembre de 2015 en la 21° Conferencia sobre el Cambio Climático (conocida como COP21), fue aprobado por 196 Estados Parte de la Organización de las Naciones Unidas el denominado “Acuerdo de París”, que entró en vigor el 4 de noviembre de 2016 y fue aprobado por la República Argentina mediante Ley 27.270 (BO 19-09-2016).

El Acuerdo de París establece en su artículo 2° los siguientes ejes programáticos:

a) Mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ella reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático;

b) Aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, de un modo que no comprometa la producción de alimentos; y

c) Situar los flujos financieros en un nivel compatible con una trayectoria que conduzca a un desarrollo resiliente al clima y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero.

Para alcanzar esos propósitos, los países firmantes se comprometieron a realizar “esfuerzos ambiciosos” a lo largo del tiempo (art. 3), entre ellos, en lo relacionado al aumento de la temperatura, el de “reducir rápidamente las emisiones de gases de efecto invernadero” (art. 4) fomentando al mismo tiempo el desarrollo sostenible. Para el seguimiento y cumplimiento del Acuerdo, las Partes se comprometieron a realizar y mantener sucesivas “contribuciones determinadas” que deben representar una progresión con respecto a la contribución determinada a nivel nacional que esté vigente (art. 4).

En la Segunda Contribución Determinada a Nivel Nacional de la República Argentina (Diciembre de 2020; disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/segunda_contribucion_nacional_final_ok.pdf, accesible en Julio de 2021), se informa que el parque automotor argentino es de 14 millones de vehículos, de los cuales 10,6 millones son automóviles, 2,6 millones utilitarios livianos, 678 mil son camiones de carga y 84 mil son buses para transporte de pasajeros (p. 14, con cita de “Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA). Anuario 2019”). Se trazan una serie de “Líneas Prioritarias” (punto 8.2), entre las cuales, en el sector transporte urbano de pasajeros, se contemplan el “Etiquetado de eficiencia energética de vehículos, promoción de colectivos con energías alternativas, promoción de vehículos livianos con tecnologías de bajas emisiones (híbridas o eléctricas), renovación de la Flota de Colectivos (Euro 3 a Euro 5) y promoción de la movilidad activa”.

A la vez, el Poder Ejecutivo Nacional ha dictado algunas normas y medidas para promocionar el uso y la fabricación o producción de vehículos de bajas emisiones contaminantes. Así, el Decreto 331/2017 (BO 12-05-2017), por ejemplo, estableció alícuotas diferenciadas para el Derecho de Importación Extrazona que tributan las plantas automotrices autorizadas a operar como empresas terminales de la industria automotriz -en los términos de la Ley N° 21.932- por la importación de vehículos con motorización alternativa; los vehículos alcanzados por esta norma son aquellos automotores que utilicen una tecnología de motorización alternativa a los motores convencionales de combustión interna, entendiendo como tales a los propulsados por un motor eléctrico y alternativamente, o en forma conjunta, por un motor de combustión interna (vehículos híbridos); un motor eléctrico exclusivamente (vehículos eléctricos) o; un motor a celda de combustible (vehículos a hidrógeno). También, por Decreto 51/2018 se establecieron alícuotas diferenciales para el Derecho de Importación Extrazona para ómnibus nuevos, sin uso, que utilicen una tecnología de motorización alternativa a los motores convencionales de combustión interna, entendiendo como tales a los propulsados por un motor eléctrico exclusivamente, estableciéndose en simultáneo la posibilidad para los solicitantes del beneficio de desarrollar programas para la producción local de los referidos vehículos. Y recientemente fue dictado el Decreto 234/2021 (BO 07-04-2021) a través del cual se genera un “Régimen de Fomento de Inversión para las Exportaciones”, cuyo objetivos y lineamientos son compatibles con el presente régimen y podrían potenciar las medidas de fomento y desarrollo de emprendimientos.

No obstante lo anterior, si bien Argentina ha asumido compromisos internacionales relacionados con la disminución de emisiones contaminantes y actualmente se encuentra desarrollando esfuerzos en diferentes sectores para alcanzar progresivamente el cumplimiento de los compromisos asumidos como Estado Parte del Acuerdo de París, los mismos deben profundizarse para alcanzar otros ámbitos, entre ellos el de la movilidad vehicular en general y no solamente la destinada al transporte de pasajeros.

Del informe del Sr. Jefe de Gabinete de Ministros presentado en la Honorable Cámara de Diputados el día 8 de Julio de 2021 (Informe 130; disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_130-hdn.pdf; accesible el 8 de julio de 2021), surge que durante 2018 se importaron un total de 1.682 vehículos eléctricos de los cuales 4 fueron buses; en 2019 se importaron 192 vehículos eléctricos, de los cuales 23 fueron buses; en 2020 se importaron 69 vehículos eléctricos de los cuales 3 fueron buses; y durante el primer semestre de 2021 se importaron 376 vehículos eléctricos, siendo la totalidad autos (ver respuesta a la pregunta N° 18).

Si bien los datos referidos no pueden interpretarse en forma descontextualizada de la actual situación de emergencia económica y sanitaria, lo cierto es que, teniendo en consideración la totalidad del parque automotor existente en el país (ver Segunda Contribución Determinada a Nivel Nacional de la República Argentina, citada arriba), resulta impostergable profundizar los esfuerzos para favorecer la producción, comercialización y utilización de vehículos eléctricos, así como el desarrollo de la industria y las tecnologías nacionales aplicadas al sector.

Por otro lado, debe tenerse presente que, con diferentes alcances y objetivos, se han presentado numerosos proyectos de ley, tanto en esta Honorable Cámara de Diputados como en el Honorable Senado de la Nación. Entre ellos, puede mencionarse el proyecto de ley de "Promoción de la Industria de Vehículos Eléctricos: Fabricación, Reconversión y Autopartes" (Expte. 1279-D-2018); el proyecto de ley de "Promoción y Uso de Vehículos Eléctricos" (Expte. 2122-S-2018, reproducido por Expte. 0149-S-20); el proyecto de ley de "Movilidad Eléctrica Vehicular" (Expte. 6191-D-17, reproducido por Expte. 0766-D-2019); el proyecto de ley "Promoción del Uso de Vehículos Eléctricos y Alternativos" (Expte 2618-D-2020); el proyecto de ley de "Eficiencia Energética en Vehículos" (Expte. 0890-S-2020); el proyecto de ley de "Promoción y Uso de Vehículos Eléctricos y Alternativos" (Expte. 0891-S-2020); el proyecto de ley de "Promoción y Uso de Vehículos Impulsados por Tecnologías de Energías Alternativas" (Expte. S-137/2021); el proyecto de ley de "Promoción de la Movilidad Sustentable" (Expte. 4602-D-2019); el proyecto de ley "Marco Regulatorio de Referencia para la Promoción del Transporte Eléctrico" (Expte. 1890-S-2020); el proyecto de ley de "Regulación y Promoción de la Movilidad Sustentable" (Expte. 0182-D-2020); entre otros.

Entendiendo las impostergables acciones que son necesarias para lograr el desarrollo en el país de la producción, comercialización y uso masivo de vehículos eléctricos y los bienes y servicios relacionados, el presente proyecto de ley busca abarcar a los diferentes sectores involucrados, estableciendo medidas de fomento específicas para esas actividades, compatibilizándolas con el marco normativo vigente de modo de potenciarlas.

En el Capítulo I el proyecto describe claramente sus objetivos, y en función de ellos, delimita conceptualmente el tipo de vehículos alcanzados por su ámbito de aplicación (art. 2), previendo cuatro categorías de vehículos: Vehículos Eléctricos (VE);

Vehículos de Combustión Interna (VCI); Vehículos Ambientalmente Eficientes (VAE) y Vehículos ambientalmente adaptados (VAA).

El proyecto alcanza dentro de la misma categoría de “vehículos eléctricos” (VE), tanto a los alimentados por baterías recargables como a los alimentados por celdas de combustible de hidrógeno ya que, independientemente de las diferencias que presentan ambos tipos de tecnologías, las medidas de fomento previstas son perfectamente aplicables a cualquiera de ellas.

El fin principal de la norma proyectada, es lograr el uso masivo de VE en reemplazo de los “vehículos de combustión interna” (VC), pero no solamente mediante la fabricación y comercialización de aquellos, sino también mediante la conversión, adaptación y reutilización de estos últimos en “vehículos ambientalmente adaptados” (VAA) mediante el cambio de las unidades de motorización y los sistemas asociados (Capítulo III). De esta forma, el proyecto impulsa medidas de “economía circular” que disminuirán el impacto ambiental que podría generar el recambio de unidades.

Para lograr resultados concretos en el corto plazo de disminución de emisiones contaminantes provenientes de la utilización de VCI, se contempla una tercera categoría de “vehículos ambientalmente eficientes” (VAE) que son aquellos vehículos que utilizan motores de combustión interna de cilindrada menor a 1.000 centímetros cúbicos, ya sea en forma exclusiva o combinada con motores eléctricos, cuyo uso y comercialización, conjuntamente con los VAA, se fomenta en un “período de transición” hacia la sustitución total de los VCI, durante los primeros 10 años de vigencia del régimen (art. 4).

Los beneficios promocionales proyectados (Capítulo II - Medidas de fomento e incentivos) están desdoblados según los dos grandes sectores a los que están destinados, el de los “proveedores”, entendiéndose por estos a las personas físicas o jurídicas que se ocupen de la fabricación, importación, producción, diseño, conversión y/o comercialización de vehículos y actividades relacionadas (Cap. II, Sección 2° - Fomento a proveedores), y el sector de los “adquirentes y usuarios” donde se establecen incentivos para la adquisición y utilización de VAA y VE (Cap. II, Sección 3° Incentivos para adquirentes y usuarios).

Los proveedores para acceder al régimen promocional, deberán registrarse como beneficiarios ante la autoridad de aplicación que establecerá las condiciones y requisitos de admisión y permanencia según los objetivos y condiciones establecidas en la ley (art. 8).

Esa metodología orientada específicamente a cada uno de los sectores a los que se dirigen las medidas de fomento, permitirá establecer medidas diferenciadas, específicas y complementarias entre sí, las que podrán ser orientadas y ajustadas por la autoridad de aplicación para potenciar los resultados perseguidos.

Se garantiza la aplicación uniforme y equitativa del régimen, previéndose expresamente una serie de criterios objetivos para la determinación y asignación de los beneficios y recursos disponibles, sobre la base de la promoción de la industria nacional y la valoración ambiental de los procesos de producción y comercialización de las diferentes categorías de vehículos, según lo establezca la autoridad de aplicación (arts. 9, 10 y 11).

En sintonía con lo anterior, para garantizar el efectivo desarrollo de las medidas promocionales propuestas y alcanzar resultados concretos, tanto en el corto como en

el mediano plazo, la autoridad de aplicación deberá realizar un monitoreo y ajuste constante del funcionamiento del régimen en el marco de sus competencias, y cada 24 meses, de ser necesario, podrá proponer las modificaciones normativas que aparezcan como necesarias para su mayor efectividad (art. 3, segundo párrafo). A la vez, se prevé que la autoridad de aplicación que designe el Poder Ejecutivo Nacional pueda, ya sea en forma directa o en conjunto con otras autoridades de aplicación de otras áreas involucradas, dictar las normas reglamentarias que sean necesarias (art. 47).

En lo referido a las medidas de fomento destinadas a proveedores (Cap. II, Secc. 2°, arts. 12 a 17), se incluyen reducciones impositivas en las alícuotas de los impuestos internos (art. 12); impuesto a las ganancias, en forma discriminada según el tamaño del proveedor para asegurar la equidad del régimen (art. 13); un bono anual de crédito fiscal transferible de hasta el 10% de las contribuciones patronales del personal efectivamente empleado en las actividades alcanzadas (art. 14); facilidades para el acceso y disponibilidad de divisas cuando sea necesario liquidar operaciones de importación o realizar exportaciones de bienes alcanzados por el régimen de fomento (art. 15); la obtención de líneas de crédito flexibles propiciadas a través de la rúbrica de convenios por parte de la autoridad de aplicación con entidades bancarias (art. 16). Para facilitar la determinación y asignación de esos beneficios, los proveedores deberán llevar sus registros contables de modo tal que posibilite conocer los recursos efectivamente empleados en las actividades promovidas (art. 17). En línea con lo anterior, se previó la compatibilidad del presente régimen de fomento con otros programas y medidas de favorecimiento de financiamiento e inversión provenientes de otros países u organismos extranjeros (art. 15, segundo párrafo y 41 inc. "g").

Las medidas de fomento destinadas a adquirentes y usuarios (Cap. II, Secc. 3°, arts. 18 a 25), abarcan incentivos destinados a la compra de VE y VAE, estos últimos dentro del "período de transición" arriba explicado, contemplando una reducción del 50% en la alícuota del I.V.A. (art. 19); una exención temporal del impuesto a los bienes personales (art. 20); y la posibilidad de acceder a líneas de crédito bancario a tasas preferenciales y con plazos de repago accesibles (art. 21). Además, como complemento de las anteriores medidas y para favorecer la utilización de estos vehículos, se contemplan una tarifa diferenciada en peajes de rutas y autovías nacionales equivalente a la menor existente (art. 22); respecto del estacionamiento, se prevé una exención temporal del pago del estacionamiento y luego tarifas promocionales y acceso a lugares preferenciales (art. 23); reducciones en los aranceles para los trámites ante el Registro Nacional de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios (art. 24). Finalmente, para potenciar la concientización social respecto de las ventajas del régimen y los beneficios ambientales de la utilización de VE, se establece la identificación de los vehículos mediante placas patentes y señalética especiales (art. 25).

Como se dijo antes, las medidas de fomento proyectadas están fuertemente consustanciadas con las directrices y metas provenientes de los organismos y acuerdos internacionales, en tanto no sólo prevén medidas de fomento para la sustitución de vehículos perjudiciales para el medio ambiente, sino que además, se asegura un doble impacto beneficioso ya que, a la vez se prevén medidas de transición de impacto en el corto plazo y, como medida "de economía circular, la reutilización de aquellos vehículos de combustión interna que puedan ser convertidos en "vehículos ambientalmente adaptados" (Capítulo III - Recambio y reutilización de vehículos de combustión interna; arts. 26 a 31). Con esta finalidad, se contempla la utilización de un "Bono de Destrucción, Reutilización y Descuento (DRD)" equivalente al 30% del valor de venta al público de VE de fabricación nacional, y al 15% cuando

sean importados (art. 26). El Bono DRD será emitido por la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación (art. 27) y no podrá ser transferido ni comercializado hasta tanto el titular entregue su VCI en los lugares habilitados para su recepción (art. 28). Los proveedores que se adhieran a las medidas contempladas en el Capítulo, obtendrán un bono fiscal anual transferible por un valor que establecerá la autoridad de aplicación según el tipo de proveedor, la categoría y origen del vehículo y los porcentajes de descuento comprometidos a aplicar en el valor de venta de las unidades (art. 29).

El régimen proyectado también se ocupa de la generación de la infraestructura y servicios necesarios para la utilización de vehículos eléctricos (Cap. IV - Estaciones de recarga y reaprovisionamiento), previendo el desarrollo de una red de estaciones de recarga de baterías y de recarga de hidrógeno para vehículos eléctricos que abarque a todo el país (art. 32) con la colaboración técnica y estratégica de las empresas de energía con participación estatal mayoritaria (como YPF S.A. e YPF TEC S.A. (art. 33) y la conversión o adaptación de las estaciones de expendio de combustibles existentes (art. 34).

La Administración Pública Nacional también deberá adecuar sus flotas de vehículos a los objetivos previsto en la ley (Capítulo V - Reemplazo de los vehículos de la Administración Pública Nacional, arts. 35 a 37), debiendo desarrollar un programa de conversión y sustitución para alcanzar en el lapso de 10 años el reemplazo de la totalidad de los VCI existentes. No obstante, dentro de los 180 días de entrada en vigencia del régimen de fomento, deberán implementarse medidas concretas para alcanzar la adaptación o sustitución de los vehículos contaminantes utilizados para el transporte terrestre de personas y mercancías, por vehículos eléctricos o vehículos ambientalmente adaptados.

Finalmente, se prevé la sustentabilidad económica del régimen (Capítulo VI - Sustentabilidad financiera del régimen de fomento, arts. 38 a 44), mediante la creación del Fondo Fiduciario de Fomento de Vehículos Eléctricos (FFFIVE) cuyo patrimonio estará integrado, además de otros recursos que se prevén, con el incremento de un (1) punto en las alícuotas establecidas en el Título II, capítulos I (Tabaco), V (Seguros), VIII (Objetos Suntuarios) y IX (Vehículos automóviles y motores, embarcaciones de recreo o deportes y aeronaves) de la Ley 24.674 de Impuestos Internos.

El desarrollo federal de las medidas de fomento previstas se alcanzará mediante convenios y acuerdos con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y las provincias que adhieran a la presente ley (arts. 44 y 48).

Por las razones expuestas, es que solicito a mis colegas Diputados y Diputadas tengan a bien acompañarme en la sanción de este proyecto de ley.