



“2021 - Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados...

Sancionan con fuerza de

LEY

RÉGIMEN PARA PROMOVER LA INVESTIGACIÓN, DESARROLLO, FABRICACIÓN, COMERCIALIZACIÓN Y USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y ALTERNATIVOS.

ARTÍCULO 1°- Objeto. La presente tiene por objeto promover la investigación, desarrollo, fabricación, comercialización y uso de vehículos eléctricos y alternativos, sus autopartes, sistemas de almacenamiento y recarga, afectados directamente a la propulsión de dichos medios de transporte para una movilidad ambientalmente sustentable.

ARTÍCULO 2°-Régimen. Créase el Régimen para la Promoción de la Investigación, Desarrollo, Fabricación, Comercialización y Uso de Vehículos Eléctricos y Alternativos que regirá en todo el territorio de la República Argentina, con los alcances y limitaciones establecidas en la presente ley y las normas reglamentarias que dicte el Poder Ejecutivo Nacional, que tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2050, inclusive.

ARTÍCULO 3°- Bienes comprendidos. Se consideran incluidos en los fines de la presente Ley:

- a) Los vehículos de propulsión con motores eléctricos exclusivamente (VE) y los repuestos y herramientas aplicados a esa tecnología.
- b) Los vehículos de propulsión eléctrica y alternativamente o en forma conjunta, por motor de combustión interna, vehículos híbridos(VEH) y vehículos híbridos enchufables (VEHP) y la totalidad de los repuestos y herramientas aplicados a esta tecnología.



“2021 - Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

- c) Los vehículos de tipo FCEV (fuel celled electric vehicle) a propulsión eléctrica alimentados por hidrógeno u otro tipo de combustible, preferentemente biocombustibles como el biodiesel o bioetanol.
- d) Los vehículos propulsados por otros tipos de tecnologías alternativas, definidos por la Autoridad de Aplicación, con sus repuestos y herramientas aplicados a esa tecnología.
- e) La infraestructura, los equipamientos, materiales, repuestos y accesorios necesarios para la recarga eléctrica de dichos vehículos, tanto en el orden domiciliario como los de la red de Estaciones de Recarga Eléctrica.
- f) Los componentes, repuestos, kits de conversión o de extensión de autonomía, baterías o dispositivos de acumulación o generación de energía a bordo; y otros sistemas asociados total o parcialmente con los vehículos mencionados, que determine oportunamente la Autoridad de Aplicación.
- g) Los equipos para generación y/o acumulación de electricidad, hidrógeno u otros vectores energéticos, producidos preferentemente desde fuentes renovables, cuando estén dedicados principalmente a abastecer o compensar la fabricación o el consumo de los vehículos e infraestructura mencionados en los incisos anteriores.
- h) Los equipos, máquinas y herramientas específicamente utilizados para la fabricación, reparación o mantenimiento, así como el reciclado y tratamiento o disposición final; u otros servicios relacionados con los vehículos mencionados en el primer inciso de este artículo.

ARTÍCULO 4°- Autoridad de Aplicación. Será la Autoridad de Aplicación de la presente Ley el o los organismos que determine el Poder Ejecutivo Nacional en virtud de su competencia en la correspondiente temática.

ARTÍCULO 5°- Renovación del parque automotor y de transporte. Los vehículos comprendidos en el Artículo 3° de la presente ley reemplazarán progresivamente y así lo programarán las empresas automotrices que están

“2021 - Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

radicadas en el país o las que se instalen, a aquellos propulsados exclusivamente por combustibles de origen fósil, de acuerdo a la siguiente escala:

AÑO	PORCENTAJE ELECTROMOVILIDAD
2025	10%
2030	20%
2035	40%
2040	60%
2045	80%
2050	100%

ARTÍCULO 6° - Micromovilidad. El Poder Ejecutivo Nacional y las Provincias y Municipios que adhieran a la presente ley promoverán a través de líneas de crédito específicas, de los bancos oficiales y propiciando la participación de los bancos privados, la movilidad eléctrica de personas en zonas urbanas con vehículos individuales del tipo bicicletas, monopatines, motos, scooters, sepreway todo tipo de vehículos de iguales características.

Para el desarrollo de la micromovilidad se generarán las condiciones necesarias por mediosendas, carriles o calles de tránsito exclusivo, centros de recarga alimentados por energías renovables y estableciendo la normativa necesaria para regular el uso de estos vehículos, modificando el código de tránsito, y toda norma, ley o disposición necesarios para un uso racional, seguro y eficiente de los mismos.

ARTÍCULO 7°- De los Poderes Públicos. Los Poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial de la Nación, en lo atinente a las licitaciones para proveerse de medios de movilidad, deberán respetar las obligaciones de adquirir el tipo de vehículos comprendidos en el Artículo 3° de la presente Ley, con una exigencia de cinco (5) puntos porcentuales por sobre los parámetros establecidos en el Artículo 5° de esta Ley.

Los vehículos adquiridos en licitaciones públicas que recorran hasta 150 kilómetros de distancia máxima, con una utilización media de más de 20.000 kilómetros por año, deberán ser del tipo Vehículos Eléctricos.



“2021 - Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

ARTÍCULO 8°- Beneficiarios. Las personas físicas con domicilio en la República Argentina y las personas jurídicas constituidas en ella que se acojan al régimen creado por el Artículo 2° gozarán de los beneficios fiscales que establece la presente Ley por la inversión en plantas nuevas o existentes, destinadas a la investigación, desarrollo, fabricación, comercialización y uso de vehículos eléctricos y alternativos, sus autopartes, sistemas de almacenamiento y recarga.

ARTÍCULO 9°- Beneficios. Los beneficios otorgados por el presente régimen tendrán vigencia hasta el 31 de diciembre de 2050, y serán:

a) Investigación y Desarrollo.

- 1) Exención del Impuesto al Valor Agregado (IVA) por los bienes de origen nacional adquiridos y afectados a las tareas específicas.
- 2) Exención del pago de aranceles de importación de bienes afectados a las tareas específicas del ciento por ciento (100%) hasta el 31 de diciembre de 2030 inclusive y del cincuenta por ciento (50%) por el restante plazo de vigencia del régimen.

b) Fabricación de infraestructura de carga. Las inversiones en nuevas plantas terminales o ampliación de existentes para la producción de los vehículos comprendidos en el Artículo 3° y sus autopartes, y la infraestructura de carga para mismos, sus equipamientos, accesorios y repuestos:

- 1) Devolución anticipada del Impuesto al Valor Agregado (IVA) correspondiente a los bienes y servicios involucrados en dicha producción.
- 2) Amortización acelerada en el Impuesto a las Ganancias.
- 3) Un certificado de crédito fiscal por un valor del cincuenta por ciento (50%) sobre las contribuciones patronales sobre la nómina salarial con destino a los subsistemas de Seguridad Social regidos por las leyes 19.032 (INSSJP), 24.013 (Fondo 7-dic-20 Pág. 10 Nacional de Empleo), 24.241 (Sistema Integrado Previsional Argentino) y 24.714

“2021 - Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

(Régimen de Asignaciones Familiares) hasta el 31 de diciembre de 2035 y por un valor del veinticinco por ciento (25%) desde esa fecha hasta la finalización del régimen aplicable a las plantas terminales que produzcan los vehículos incluidos en el Artículo 2° de la presente ley, para las empresas productoras de sus autopartes el valor de dicho certificado será del ciento por ciento (100%) para el primer período y del cincuenta por ciento para el segundo.

- 4) Derechos de Importación. Exención de aranceles de importación y de todo otro derecho, impuesto especial, gravamen correlativo o tasa de estadística por la introducción de bienes de capital, equipos especiales o parte o elementos componentes de dichos bienes, necesarios para la realización y/o producción de los vehículos y autopartes comprendidos en el Artículo 3° de esta ley; dicha exención no será aplicable cuando dichos elementos se fabriquen en el territorio nacional en los tiempos y las formas indicadas en la presente ley.

c) Comercialización. La comercialización de los vehículos comprendidos en Artículo 2° de la presente ley gozarán de los siguientes beneficios,

- 1) Impuestos Internos. Exención del pago del gravamen establecido por el Capítulo IX del Título II de la Ley de Impuestos Internos, texto sustituido por la Ley N° 24.674 y sus modificaciones.
- 2) Derechos de Importación. Exención del pago de aranceles de importación y de todo otro derecho, impuesto especial, gravamen correlativo o tasa de estadística por la introducción al país de los vehículos contemplados en el Artículo 3° de esta Ley, de acuerdo al siguiente detalle:

PLAZO (al 31 de diciembre del año indicado)	PORCENTAJE EXENCIÓN DERECHOS DE IMPORTACIÓN
2022	100%
2030	80%
2035	60%

“2021 - Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

2040	40%
2045	20%
2050	10%

- 3) Impuesto sobre los Bienes Personales. Exímese a los titulares de los vehículos del pago del gravamen establecido en el Título VI de la Ley 23.966, texto ordenado en 1997 y modificaciones.

ARTÍCULO 10° - Cooperación Interjurisdiccional. El Poder Ejecutivo cooperará con las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los Municipios que adhieran a la presente ley, a través de la instrumentación de líneas crediticias, apoyo técnico y administrativo que favorezcan la movilidad eléctrica y alternativa, invitándolas a implementar en el ámbito de sus jurisdicciones lo siguiente:

- 1) Creación de programas de reconversión de la movilidad urbana en espacios públicos y privados internos de instalaciones productivas o de servicios.
- 2) Implementación de la movilidad eléctrica y alternativa para el transporte público de pasajeros por medio de buses, taxis, remises y/o vehículos de micromovilidad.
- 3) Eximición total o parcial del pago de patentes a los vehículos comprendidos en el Artículo 3° de esta ley.
- 4) Eximición total o parcial del pago del impuesto de Ingresos Brutos de los vehículos promovidos.
- 5) Prioridad para la circulación y estacionamiento de vehículos eléctricos y alternativos.

La enumeración de beneficios señalados se considera indicativa y no restrictiva a los mismos, y podrá ser ampliada a criterio de las respectivas jurisdicciones.

ARTÍCULO 11° - Sanciones. El incumplimiento por parte de los titulares de los proyectos de inversión del régimen creado por el Artículo 2° a las disposiciones de la presente ley dará lugar, además de la restitución al fisco de los montos obtenidos por la aplicación de los beneficios establecidos, más los intereses resarcitorios, a la aplicación de las siguientes sanciones, de acuerdo a la gravedad del incumplimiento:



“2021 - Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

- 1) Apercibimiento.
- 2) Caducidad parcial o total del tratamiento otorgado.
- 3) Restitución de los impuestos no abonados y reintegro de todo otro beneficio no ingresado de naturaleza fiscal, con más sus intereses y actualizaciones.
- 4) Multa, la misma será calculada según lo establezca la autoridad de aplicación en la reglamentación y deberá guardar razonable proporción con la gravedad de la infracción cometida. En caso de reiteración de una infracción dentro de los cinco (5) años de sancionada la misma se incrementará un cincuenta por ciento (50%).

Artículo 12°- Currícula educativa. El Ministerio de Educación de la Nación coordinará con las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la incorporación de la temática de la movilidad eléctrica y alternativa en las currículas de las carreras universitarias, terciarias y en los establecimientos de educación técnica, a los fines de promover la formación de profesionales y técnicos especializados.

Artículo 13°- Instituto Nacional para la Movilidad Eléctrica y Alternativa. Créase el Instituto Nacional para la Movilidad Eléctrica y Alternativa como organismo descentralizado del Estado Nacional, dependiente del Ministerio de Desarrollo Productivo o el que en el futuro lo reemplace, con autarquía administrativa y funcional.

Artículo 14°- Funciones. El Instituto Nacional para la Movilidad Eléctrica y Alternativa tendrá por funciones:

- 1) Incentivar el proceso de investigación, desarrollo e innovación específica para vehículos eléctricos y alternativos para su producción en el país.
- 2) Fomentar la producción nacional de vehículos eléctricos y alternativos a través de la instalación de nuevas plantas o reconversión de existentes para la industrialización de los mismos.
- 3) Promover el desarrollo de una red de recarga de vehículos eléctricos y alternativos en el ámbito del territorio nacional.



“2021 - Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

- 4) Desarrollar estrategias de impulso a la demanda de vehículos eléctricos y alternativos.
- 5) Proponer la normativa específica para el desarrollo del sector.

Artículo 15°- Autoridades. Las autoridades del Instituto Nacional para la Movilidad Eléctrica y Alternativa estarán compuestas por un Directorio integrado por un presidente y cuatro vocales que se desempeñarán “ad honorem”. El presidente será designado por el Ministerio de Desarrollo Productivo, un vocal por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, un vocal por el Ministerio de Transporte y un vocal designado por las cámaras representativas del sector automotriz.

Artículo 16°- Financiamiento. Las actividades del Instituto Nacional para la Movilidad Eléctrica y Alternativa serán financiadas a través de una asignación que determinará el Poder Ejecutivo Nacional y que provendrá del Impuesto a los Combustibles Líquidos y de la emisión de CO₂. El Poder Ejecutivo Nacional determinará, en la reglamentación de la Ley, las alícuotas que correspondan.

Artículo 17°- Adhesión. Invítase a las Provincias y Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente ley.

Artículo 18°- De forma.-



“2021 - Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El mundo se encuentra transitando un proceso de cambios profundos, y la energía no está ajena a ello.

A nivel internacional, la movilidad eléctrica tiene hoy una baja participación, no llega al 2 %, pero existe una fuerte determinación de los países del mundo, a través de regulaciones y normativas, que empujan a la industria automotriz a desarrollar tecnologías de transporte más limpias y eficientes.

El Acuerdo de París COP21 postula metas de reducción de la contaminación, que los países han suscripto, con el objeto de que en el año 2050 el calentamiento recupere los niveles preindustriales (no más del 2%), única forma de que los efectos del calentamiento no provoquen cambios irreversibles.

Quienes traducen el mandato a los países del mundo del Acuerdo de París, al cual adhirió la República Argentina mediante la Ley 27.270, afirman que al año 2030 los autos eléctricos deberían tener una participación en la matriz automotriz mundial del 20 %. Estamos a 9 años y todavía en Argentina no hemos comenzado la reconversión.

El mundo ha ingresado en lo que se denomina la “transición energética” y cada país está obligado a buscar formas efectivas de reducción y optimización del uso de la energía y la búsqueda de su eficiencia. Las acciones tienen principio efectivo en 2020 y serán evaluadas y revisadas quinquenalmente hasta el año 2050, es decir que en el año 2025 vamos a comenzar a rendir examen.

Argentina aún no ha tomado decisiones que acompañen, en su territorio, esta estrategia mundial y el Acuerdo de París prevé duras penalidades frente a la inacción y/o el bajo impacto.

Sin embargo, el resto del mundo está haciendo los deberes. El Presidente Joe Biden de los EEUU ha establecido recientemente, que la mitad de los vehículos nuevos vendidos en ese país para el año 2030 sean eléctricos o con emisiones “cero” – a batería, pila de combustible, o híbridos enchufables. El mandatario ha centralizado los esfuerzos para combatir el cambio climático en la industria automotriz por ser la mayor fuente de emisiones de gases de efecto invernadero. Biden firmó el Decreto respectivo acompañado de los representantes de los tres grandes fabricantes de automóviles en los Estados Unidos, Ford, General Motors y Fiat Chrysler, los cuales manifestaron su aspiración compartida



“2021 - Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

de lograr que el 40 % al 50 % de sus vehículos vendidos sean eléctricos para el 2030. Asimismo se puso énfasis en la necesidad de políticas de electrificación por parte de los gobiernos.

La Comisión Europea está preparando una nueva normativa que puede suponer, de facto, la desaparición de los vehículos diesel y gasolina en el año 2025.

El Reino Unido acaba de sancionar la prohibición de vehículos a combustión interna, para el año 2030.

Brasil prohibirá la venta de vehículos a gasolina o diesel en el año 2030.

La FIAT será totalmente eléctrica en el 2030, AUDI en el año 2026 ya no fabricará autos a gasolina.

Si bien las emisiones totales de nuestro país resultan más bajas si las comparamos con países que tienen 10 ó 20 veces más habitantes que el nuestro; si tomamos las “emisiones per-cápita” de gases de efecto invernadero (dióxido de carbono, metano y otros) de un argentino promedio según el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible Nacional, resultan superiores que las per-cápita estimadas como equitativamente sostenibles por habitante del planeta; o que las per-cápita promedio del planeta.

Según la Agencia Ambiental Europea, las emisiones de CO2 del sector energético están disminuyendo pero las del sector “transporte” siguen aumentando, habiendo superado a las “energéticas” en el año 2014.

En general, al ritmo actual de crecimiento, el parque automotor se duplicará en no mucho más de 20 años, avanzando hacia una congestión insostenible si continuamos transportándonos como hasta ahora.

Imaginen en Neuquén, que fusionaría las dos componentes, transporte más producción de energía, a través del efecto del tránsito de 1.000 camiones por día en Vaca Muerta, más 1.500 camionetas, más utilitarios y micros de transporte de personal.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) de las Naciones Unidas, la Contaminación Atmosférica viene produciendo 7 millones de muertos anuales. Comparativamente las muertes por violencia interpersonal la llamada “inseguridad”) son “solo” 1,6 millones muertos/año (4,3 veces menos) y los accidente de tránsito 1,25 millones muertos/año (5,6 veces menos).

La Agencia Internacional de Energía Renovable (IRENA, por sus siglas en inglés), ha realizado un estudio sobre el costo “real” de los combustibles fósiles, incluyendo sus externalidades o subsidios previos y costos posteriores por



“2021 - Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

contaminación y cambio climático; arribando a que mantenerlos le cuesta a la economía social unas 15 veces más que reemplazarlos por energías renovables.

La misma IRENA ha realizado un estudio sobre el crecimiento e impacto positivo sobre la matriz energética de los “vehículos eléctricos”, donde encontró que el stock de estos autos a nivel global crecerá más rápido de lo esperado, pudiendo alcanzar hacia 2030 aproximadamente un 15% del total; los que podrían ser alimentados por energías renovables con solo agregar/reemplazar un 1,5% de la actual electricidad fósil.

Es importante destacar que en la Argentina comenzamos la reconversión de la matriz energética.

Hace diez años, pocos hubieran pensado que la energía renovable en nuestro país representaría una cobertura de la demanda eléctrica del 22,6% (Cobertura de la demanda energética con generación renovable, 13/09/2020), y 23,3 % el 08/12/2020, el 24,07 % el 26/05/2021. Hace solo cinco años, pocos apostaban a que la penetración de las Energías Renovables lograra el nivel de instalación que hoy tenemos, y que ya alcanza los 4031 MW de la potencia total.

Pero aquí, en este sector, se sancionaron las Leyes 26.190 y 27.191 correspondientes al Régimen de Fomento Nacional para el uso de Fuentes Renovables de Energía destinada a la Producción de Energía Eléctrica.

Nos pusimos metas claras. Que en 8 años pasemos del 0,7% de la demanda energética a un 20% como mínimo, abastecida con energía de fuentes renovables

Esta decisión fue acompañada por todas las provincias que adhirieron a los dictados de la legislación nacional. Las mismas, al adherir, desgravaron de impuestos provinciales a los proyectos de generación, hasta prácticamente conseguir proyectos “free tax”.

Desde el punto de vista instrumental, se conformaron estructuras de ejecución de estas políticas en el orden nacional, provincial y también en la faz privada, incorporando personal directivo, profesional y técnico de acabada experiencia y capacitación. La estructura técnica y política de la Energía Renovable en la Argentina es de una probada jerarquía.

Adicionalmente se generó un programa de licitaciones, las cuales ayudaron a dar el marco jurídico-legal-económico y financiero, que gracias a una estructuración de cuatro garantías de repago del contrato de abastecimiento, lograron los más altos estándares internacionales. La mejor muestra de ello es la



“2021 - Año de homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

reducción abrupta en menos de 2 años, de las tarifas (ej. eólico) que pasaron de unos 150 USD a 50 USD de promedio.

Existen contratos y garantías, que de no cumplir con sus obligaciones con CAMMESA, se activan disparando las otras garantías de repago de los contratos. Y no se hizo más porque no acompañó, de la misma manera, la política de adecuación de la redes de interconexión eléctrica con los centros consumidores del país. Líneas eléctricas de alta tensión que se iban a realizar a través de programas de PPP.

Hubo también una fuerte decisión política de integrar la generación de energías renovables, con empresas y organismos de financiamiento con genética energética verde y limpia, para promover la movilidad eléctrica a partir de fuentes de energía renovables y/o hidrógeno verde.

En Neuquén y en la Patagonia estamos estudiando y pretendemos implementar el uso de hidrógeno como combustible para la industria, el transporte pesado y maquinarias para la industria y el sector agropecuario.

Lo hacemos con la certeza que, debemos aprovechar rápida, profunda y estratégicamente, la actual ventana histórica de oportunidad, que presenta el escenario internacional del sector automotriz y de transición pandémica, que está sufriendo una disruptiva y veloz reconversión tanto tecnológica entre empresas como normativa entre países.

Nuestro país tiene posibilidades de mejorar el porcentaje de componentes nacionales en vehículos eléctricos respecto a los actuales a combustible fósil, así como aumentar la producción y exportación, en especial de nuevos componentes y categorías vehiculares; así como también liderar la reconversión a eléctrica de la industria automotriz en Latinoamérica; con un adecuado marco legal, metas claras en el tiempo e incentivos suficientes.

Por los motivos expuestos solicito a las señoras y señores Diputados la aprobación del presente proyecto.-