

## PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados...

Artículo 1°- Objeto. La presente ley tiene por objeto crear un marco normativo que regule la promoción a la fabricación y adquisición de vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas, con el fin de contribuir a una movilidad sostenible; y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

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

a. Vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas: Son aquellos vehículos híbridos eléctricos, vehículos híbridos eléctricos enchufables, vehículos eléctricos de batería pura, vehículos de pila de combustible de hidrógeno y/o cualquier otro vehículo propulsado por otro tipo de tecnologías alternativas, según sean definidos por la autoridad de aplicación.

b. Vehículo de cero emisiones: Vehículo automotor impulsado por cualquier tecnología de motorización que en virtud de la generación de su energía para propulsión, no emite emisiones contaminantes al aire ni gases de efecto invernadero.

c. Estación de carga: Centro de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de baterías de vehículos eléctricos y con tecnologías de energías alternativas.

d. Estación de carga rápida: Sistema que prevé energía para carga rápida de baterías de vehículos eléctricos y que cuenta con una potencia de salida superior a 50 kilovatios.

e. Estación de carga lenta: Equipo que provee energía para carga lenta de baterías de vehículos eléctricos y que tiene una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios.

f. Estación de carga de hidrógeno. Sistema que provee carga de hidrógeno para vehículos impulsados por combustible de hidrógeno.

g. Movilidad Sostenible: La movilidad sostenible es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro. Debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud.

Artículo 3°- Clasificación de los vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas: Se considerarán a los efectos de la presente ley la siguiente clasificación de tecnología vehicular alternativa:

a. Vehículos híbridos eléctricos: combinan un sistema eléctrico, batería y motor eléctrico con un motor de combustión interna.

b. Vehículos híbridos eléctricos enchufables: son la clase de híbrido en los cuales la batería puede ser cargada desde cualquier toma de corriente del hogar o de una estación de carga. Funcionan con electricidad unos cuantos kilómetros y una vez que la cantidad de energía eléctrica se agota, el motor de combustión opera en un modo híbrido ofreciendo un rango de recorrido más amplio.

c. Vehículos eléctricos de batería pura: no tienen un motor de combustión, su propulsión es meramente eléctrica.

d. Vehículos de pila de combustible de hidrógeno: ofrecen cero emisiones del tubo de escape; pero crean electricidad utilizando un sistema de pila de combustible con almacenamiento de hidrógeno a bordo.

e. Vehículos propulsados por otro tipo de tecnologías alternativas: según sean definidos por la autoridad de aplicación.

Artículo 4°- Autoridad de aplicación. El poder Ejecutivo Nacional determinará la autoridad de aplicación de la presente ley.

Artículo 5°- Funciones. Serán funciones de la autoridad de aplicación:

a. Promover la industrialización de vehículos eléctricos y la instalación de plantas automotrices en la República Argentina.

b. Impulsar políticas públicas y/o programas específicos para el apoyo y promoción de la fabricación de vehículos eléctricos y alternativos.

c. Impulsar programas que incentiven la reconversión industrial de las empresas interesadas en transformar su actividad productiva a la relacionada con los vehículos eléctricos.

d. Establecer mecanismos para promover la incorporación de todos los tipos y clases de vehículos de propulsión alternativa enumerados en el Artículo 3.

e. Desarrollar programas de capacitación de personal técnico, en coordinación con el sector industrial, académico y universitario.

f. Promover y priorizar la compra y la utilización de vehículos eléctricos en la renovación de la flota vehicular del Estado.

g. Incentivar como prioridad la utilización de la energía eléctrica renovable en el transporte público de cargas y de pasajeros, tanto en las modalidades de ferrocarril, trenes, buses, taxis, como cualquier otro medio público de movilidad.

h. Desarrollar, impulsar y financiar programas de incentivos para proyectos de investigación y desarrollo de tecnologías aplicados para vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas.

i. Incentivar la innovación y desarrollo tecnológico de nuevas baterías que proporcionen una mayor autonomía.

j. Convocar a universidades nacionales, organizaciones y empresas privadas a los fines de coordinar acciones para el diseño, implementación y financiación de los proyectos de investigación, desarrollo e innovación para el desarrollo de vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas.

k. Promover campañas educativas para fomentar el uso de medios de transporte impulsados por tecnologías de energías alternativas y la adquisición de vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas.

l. Difundir información a la ciudadanía en general sobre los beneficios medioambientales y ventajas de adquisición y utilización de movilidad con vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas.

Artículos 6 ° - Sujetos alcanzados y requisitos. Podrán acceder a los beneficios del presente Régimen de Promoción las personas jurídicas comprendidas en el inciso a) del artículo 53 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 2019 y sus modificaciones, constituidas en la República Argentina o habilitadas para actuar dentro de su territorio, que desarrollen en el país, por cuenta propia y como actividad principal, la producción de vehículos, sus repuestos, mantenimiento y estaciones de carga de energía mencionadas en el artículo 2 de la presente ley.

Artículo 7° - Estabilidad Fiscal. Las empresas promovidas gozarán de estabilidad fiscal respecto de las actividades objeto de promoción, a partir de la fecha del otorgamiento del beneficio. La estabilidad fiscal significa que los beneficiarios no podrán ver incrementada su carga tributaria total nacional determinada al momento del otorgamiento del beneficio. La estabilidad fiscal alcanza a todos los tributos nacionales, entendiéndose por tales los impuestos directos, tasas y contribuciones que tengan como sujetos pasivos a los beneficiarios, así como también a los derechos o aranceles a la importación y exportación. Este beneficio se extenderá a la carga tributaria de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, provincias y municipios en la medida de su adhesión a la presente ley, en cuyo caso la carga se considerará en forma separada en cada jurisdicción.

Artículo 8° - Contribuciones patronales. Los beneficiarios del presente régimen gozarán, por cada uno de sus trabajadores en relación de dependencia, debidamente registrados la reducción de los aportes patronales al Sistema Jubilatorio del 50% en el caso que el trabajo sea en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Provincia de Buenos Aires y un 70 % en las demás jurisdicciones provinciales. Este beneficio se extenderá por el plazo de dos años desde la contratación. Es condición para mantener la reducción que los beneficiarios no despidan personal-beneficiado o no-por el plazo de duración de la reducción. En caso de que el régimen general de contribuciones y aportes patronales sea más favorable que el beneficio previsto en el primer párrafo del presente artículo, el beneficiario podrá aplicar la detracción y/o alícuotas del régimen general.

Artículo 9° - Incentivo Fiscal adicional. Adicionalmente, los beneficiarios podrán obtener, en las formas y condiciones que establezca la reglamentación, un bono de crédito fiscal transferible por única vez, equivalente al diez por ciento de las ventas de vehículos sujetos a promoción en la presente ley, con periodicidad mensual. Dicho incentivo será computable como forma de pago de Obligaciones Tributarias a su cargo, cuyo ente recaudador sea la AFIP y el Sujeto Activo de la Relación Tributaria sea el Estado Nacional. El ingreso obtenido con motivo de la incorporación del bono de crédito fiscal establecido en el presente artículo no será computable por sus beneficiarios para la determinación de la ganancia neta en el impuesto a las ganancias.

Artículo 10°- Impuesto a las Ganancias. Los beneficiarios del presente Régimen de Promoción de la Industria Automotriz Eléctrica quedarán alcanzados por el Impuesto a las Ganancias en la alícuota reducida del quince por ciento (15%), en la medida en que mantengan su actividad en los términos y condiciones que establezca la reglamentación. Con respecto a las alícuotas establecidas en el primer párrafo del artículo 97 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 2019 y sus modificaciones, deberá estarse a lo dispuesto en dicha norma.

Artículo 11- Retenciones y percepciones. Los beneficiarios del presente régimen no serán sujetos pasibles de retenciones ni percepciones del Impuesto al Valor Agregado, Ley Nº 23.349, y sus modificaciones. En las formas y condiciones que establezca la reglamentación, la Administración Federal de Ingresos Públicos, expedirá la respectiva constancia del beneficio dispuesto en el párrafo precedente.

Artículo 12 - Beneficios Fiscales a Estaciones de Carga: A los efectos de computar el plazo en el cual debe amortizarse la construcción o compra de la Estación de Carga, en el Impuesto a las Ganancias, el plazo máximo de amortización será de diez años, pudiendo optar el contribuyente por una amortización total el año de puesta en marcha.

Artículo 13 - Beneficios Fiscales a empresas usuarias de vehículos eléctricos: Las empresas que compren vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas para su actividad gravada contarán con los siguientes beneficios fiscales:

a. Podrán deducir íntegramente el valor de la compra en el primer ejercicio en el Impuesto a las Ganancias, en concepto de amortización acelerada;

b. Los gastos que demanden los automotores eléctricos serán deducibles sin aplicación del límite previsto en el inciso l del artículo 93 de la Ley de Impuesto a las Ganancias;

c. Incentivo adicional. Adicionalmente, los beneficiarios podrán obtener, en las formas y condiciones que establezca la reglamentación, un bono de crédito fiscal transferible por única vez, equivalente al diez por ciento del valor de compra del vehículo sujeto a promoción en la presente ley. Dicho incentivo será computable como forma de pago de Obligaciones Tributarias a su cargo, cuyo ente recaudador sea la AFIP y el Sujeto Activo de la Relación Tributaria sea el Estado Nacional. El ingreso obtenido con motivo de la incorporación del bono de crédito fiscal establecido en el presente artículo no será computable por sus beneficiarios para la determinación de la ganancia neta en el impuesto a las ganancias.

Artículo 14- Impuesto sobre los Bienes Personales: Incorpórese como exentos en el impuesto a los bienes personales los vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas, a tal fin modifíquese el inciso j al Artículo 21 de la Ley de Impuesto a los Bienes Personales, Nº 23.966, cuyo texto será el siguiente:

“j) Vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas”.

Artículo 15 - Beneficios Fiscales para compradores de vehículos eléctricos para uso personal. Los compradores de vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas podrán obtener, en las formas y condiciones que establezca la reglamentación, un bono de crédito fiscal transferible por única vez, equivalente al diez por ciento del valor de compra del vehículo sujeto a promoción en la presente ley, sin considerar su carga impositiva nacional. Dicho incentivo será computable como forma de pago de Obligaciones Tributarias a su cargo, cuyo ente recaudador sea la AFIP y el Sujeto Activo de la Relación Tributaria sea el Estado Nacional. En caso de requerir el bono previsto, este implica no considerar el vehículo como relacionado con la actividad gravada, no será amortizable, ni sus gastos deducibles. En caso de vender el vehículo la diferencia entre su compra y venta no será sujeto de Impuesto a las Ganancias, siempre y cuando la misma se realice después de dos años de su compra, excepto que el vehículo se venda para su desguace.

Artículo 16 - Alícuota Reducida en IVA. Agrégase el subinciso 10 al inciso a) referido a la alícuota reducida prevista en el artículo 28º, Título IV, TASAS, de la Ley Nº 20.631, Impuesto al Valor Agregado el que queda redactado de la siguiente forma:

“10. La venta e importación definitiva de vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas, sus partes y repuestos.”

Artículo 17 - Exención de Impuestos Internos. Agréguese el siguiente artículo a continuación del artículo 39º de la Ley de Impuestos Internos, Nº 24.674:

“Se encuentra exento del impuesto dispuesto en el artículo 38 los vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas”.

Artículo 18 - Importación. Dispóngase un derecho de importación extrazona de los vehículos nuevos que cumplan con los requisitos enunciados en el Artículo 3, del cinco por ciento (5%) en el caso que sean importados armados y tasa cero si corresponde su armado en el país, la importación de repuestos, herramientas, accesorios y los equipamientos de los aludidos vehículos, así como los materiales y repuestos que conformen el sistema de infraestructura de recarga.

Artículo 19 - Seguridad Automotor. Todos los fabricantes e importadores de autopartes o vehículos enunciados en el Artículo 3, deberán cumplimentar lo dispuesto en la ley 24.449, Artículo 2 en relación a la responsabilidad sobre su seguridad.

Artículo 20 - Descuento sobre la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. La autoridad de aplicación reglamentará los lineamientos técnicos necesarios para la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes; asimismo establecerá un descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica.

Artículo 21 - Estaciones de carga. Con respecto a las estaciones de carga, la autoridad de aplicación deberá:

- a. Definir los tipos de estaciones de carga y su funcionamiento de acuerdo a los estándares internacionales.
- b. Regular la construcción de las mismas y designar responsabilidades de instalación y funcionamiento, como así también determinar las condiciones necesarias para que las estaciones de recarga de combustible fósil amplíen la oferta de servicios incluyendo puntos de recarga para vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas.
- c. Promocionar la infraestructura pública de recarga.
- d. Certificar y revisar periódicamente el equipamiento, materiales, repuestos y accesorios que conformen la infraestructura de recarga del sistema.
- e. Regular tareas de control, inspección y seguimiento del sistema de recarga verificando el cumplimiento de todos los requisitos técnicos, de seguridad, de instalación y mantenimiento.

Artículo 22- Habilitación de estaciones de carga. Las estaciones de carga serán operadas por empresas públicas o privadas, y para ser habilitadas deberán cumplir con todos los requisitos técnicos de instalación y normas de seguridad impuestas por organismos técnicos competentes.

Artículo 23 - Beneficios para inversiones de estaciones de carga. La autoridad de aplicación deberá definir los beneficios del régimen de promoción de las Leyes 25.019, 26.190 y el Decreto 562/2009 para las inversiones de capital destinadas al sistema de recarga por la adquisición e instalación de equipamientos y sistemas de autogeneración por energías alternativas no contaminantes.

Artículo 24 - Estacionamientos preferenciales. Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de estacionamiento de categoría especial, deberán destinar un porcentaje mínimo de cupos para uso preferencial de vehículos eléctricos según lo

dispuesto en el inciso e del Artículo 49 de la ley 24.449. La autoridad de aplicación deberá reglamentar la identificación de los estacionamientos preferenciales a los que se refiere el presente artículo, incluyendo una identificación para los mismos.

Artículo 25 - Adhesión. Se invita a las Provincias, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los Municipios a adherir a las disposiciones de la presente Ley. Dicha adhesión implica la exención del Impuesto Ingresos Brutos por la venta de los vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas o sus repuestos y una reducción de los impuestos patrimoniales sobre los vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas para quienes adquieran los vehículos comprendidos en la presente ley en sus jurisdicciones. Las jurisdicciones que adhieran deberán formular su propio plan para promocionar la adquisición de vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas tanto por el Estado como en el servicio público de transporte público de pasajeros.

Artículo 26 - Partidas presupuestarias. El Poder Ejecutivo Nacional establecerá las partidas presupuestarias específicas para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 27 - Reglamentación. El Poder Ejecutivo Nacional, reglamentará la presente ley dentro de los ciento veinte (120) días de su promulgación.

Artículo 28 - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Julio C. Cobos.-

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La presente ley tiene por objeto crear un marco normativo que regule la promoción al uso de vehículos impulsados por tecnologías de energías alternativas, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible, a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

El Informe Anual de Medio Ambiente de la ONU del 2018 afirma que la contaminación atmosférica produce estragos en la salud de los seres humanos y se calcula afecta al 90% de la población mundial, además, es responsable de más de 7 millones de muertes anuales.

Las dos fuentes más importantes de emisiones de gases de efecto invernadero son la generación eléctrica y el transporte terrestre. Estas colaboran en aproximadamente un 50% en el total de emisiones generadas por la actividad humana.

Los vehículos privados son responsables de casi el 80 % del total de emisiones de óxidos de nitrógeno imputable al tráfico urbano, el 83 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte y del 60 % de las emisiones de partículas.

En nuestro país, según el Inventario de Gases de Efecto Invernadero (GEI), el sector automotriz representa un 15.5% de las emisiones y la meta es que descienda a cero en 2030.

La lucha contra el cambio climático y la contaminación atmosférica plantea la ineludible migración a un sistema con vehículos eléctricos y sistemas alternativos de movilidad, con utilización de energías renovables y economía circular de materiales a lo largo de su ciclo de vida, para garantizar su sustentabilidad material, energética y económica a través del tiempo; sistemas que la mayoría de las automotrices ya han comenzado a aplicar en otros países.

En el mercado global, la transición tecnológica está lanzada. Se han logrado numerosos progresos en el establecimiento de incentivos y políticas nacionales para la promoción de la movilidad, las principales automotrices 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. China, India, Estados Unidos y la Unión Europea han establecido políticas públicas concretas mediante sistema de créditos, actualización de estándares de emisiones de CO<sub>2</sub> y objetivos de electrificación de flota vehicular.

Entre las experiencias de transporte público eléctrico, la ciudad de Adelaide en Australia presentó un autobús eléctrico con energía solar.

En Latinoamérica y el Caribe, Colombia, superó el récord regional en 2018 con más de mil vehículos eléctricos vendidos y sancionó la ley de promoción de uso de vehículos eléctricos en 2019; Bogotá y México cuentan con flotas de taxis eléctricos; Chile ha planificado la incorporación masiva de buses eléctricos en el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago; También Costa Rica aprobó la primera ley integral de promoción e incentivo al transporte eléctrico a fines de 2017. Legislación que resultó alentadora en el armado de nuestra propuesta.

En Argentina tenemos una industria automotriz importante, la cual genera empleos de calidad, y por tal motivo debemos prepararnos para los próximos cambios, que no solo deben responder a la aceleración de las opciones de compra (como en países compradores y no fabricantes) sino

al desafío de establecer un marco regulatorio que permita acelerar el ingreso de la nueva tecnología y lograr que la industria automotriz local se adapte.

Se enuncian a continuación sintéticamente los antecedentes normativos nacionales que sustentan el objetivo del proyecto:

a) Constitución Nacional, artículo 41: establece el derecho al desarrollo sostenible para las generaciones actuales y futuras, y el deber de recomponer el daño ambiental y económico derivado de quien lo produce.

b) Ley N° 25.675: establece principios y presupuestos mínimos de desarrollo sostenible.

c) Compromisos Internacionales, entre otros:

Protocolo de Kioto: compromiso a reducir la emisión de gases contaminantes a la atmósfera e impulsar el desarrollo del uso de tecnologías limpias principalmente el transporte eléctrico u otra alternativa de transporte con cero emisiones o de bajas emisiones de CO2.

Acuerdo de París 2015.

Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU 2015.

Declaración de Río 1992.

d) Decretos del Poder Ejecutivo con respecto a la promoción y desarrollo de la movilidad eléctrica:

Decretos N° 311-2010 y N° 331-2017: Importación de Vehículos automóviles Híbridos, Eléctricos y a Celdas de Combustible (hidrógeno).

Decreto N° 779-1995 de Tránsito, modificado por el Decreto N° 32- 2018 que incluye a la movilidad sostenible a la Ley Nacional de Transporte. La normativa contempla a motos eléctricas, bicicletas con asistencia al pedaleo mediante motor eléctrico y nuevas categorías de autos livianos dentro de los cuales se incluyen los autos eléctricos.

Decreto N° 51-2018: Nuevas alícuotas de importación y planes de fabricación nacional de ómnibus eléctricos.

El proyecto propone medidas orientadas a la oferta y a la demanda que consideramos importantes para lograr que los vehículos eléctricos y con tecnologías de energías alternativas puedan incorporarse en el mercado local a un ritmo que permita el cumplimiento de los objetivos internacionales de expansión de esta tecnología de transporte.

Con el propósito de promover y regular la Movilidad Eléctrica y Sustentable, solicito a mis pares el pronto debate y aprobación de este proyecto de ley.

Julio C. Cobos