

## PROYECTO DE LEY:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:

## LEY DE PROMOCIÓN DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y ALTERNATIVOS

ARTÍCULO 1º.- La presente ley tiene por objeto establecer un régimen que promueva la producción, comercialización y utilización progresiva de vehículos eléctricos o impulsados por otras energías alternativas u otros sistemas de movilidad, que impliquen un impacto neto positivo o al menos sustentable, sobre la economía, el tránsito y la calidad de vida, en la totalidad de las modalidades afectadas al transporte de personas o cargas, pertenecientes a la órbita pública o privada, fijando para ellos una matriz de políticas públicas tendientes a la protección del medio ambiente, y a la optimización del consumo de recursos energéticos renovables y no renovables, en cumplimiento de lo preceptuado por el artículo 41 de la

Constitución Nacional y de compromisos internacionales asumidos por nuestra Nación, en materia de cambio climático, reducción de emisión de gases contaminantes y de efecto invernadero y apuntando a disminuir la polución sonora y otras disfunciones ambientales atribuibles al uso masivo de motorizaciones alimentadas por combustibles fósiles, entre otras causas.

ARTÍCULO 2º.- Se considerarán comprendido dentro del Régimen de Tecnología Vehicular Alternativa (RTVA) establecido en esta ley, con las particularidades que al efecto defina la reglamentación, los siguientes bienes:

A) Los vehículos de propulsión con motores eléctricos exclusivamente, identificados internacionalmente con la sigla EV, incluyendo a los vehículos eléctricos a batería que se identifican internacionalmente con la sigla BEV y a celda de combustible-hidrógeno designados internacionalmente bajo la sigla FCEV, así como los repuestos, componentes, autopartes y herramientas aplicados a esa tecnología.

B) Los vehículos de propulsión eléctrica y alternativamente o en forma conjuntar por motor de combustión interna, denominados vehículos híbridos simples e identificados internacionalmente bajo la sigla HEV; Vehículos Híbridos susceptibles de ser cargados por conexión a una fuente

externa de alimentación eléctrica identificados internacionalmente con la sigla PHEV y Vehículos Eléctricos de Autonomía Extendida cuyo motor de combustión interna solo genera energía eléctrica, denominados internacionalmente por la sigla EREV, la totalidad de los repuestos, componentes, autopartes y herramientas aplicados a esta tecnología.

C) Los vehículos propulsados por otro tipo de tecnologías alternativas, según sean definidos por la Autoridad de Aplicación, con sus respectivos repuestos, componentes, autopartes y herramientas aplicados a esta tecnología.

D) Los equipamientos materiales, repuestos y accesorios necesarios para conformar la infraestructura de recarga eléctrica u otra energía alternativa que impulse dichos vehículos, que resulte admitida por la autoridad de aplicación, tanto en el orden domiciliario como los de la red de Estaciones de Recarga Eléctrica o Alternativa (EREA).

El listado de componentes, autopartes, repuestos, accesorios, herramientas y elementos complementarios asociados a cada uno de los incisos precedentes, será confeccionado por la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 3°.- El Poder Ejecutivo Nacional designará a la autoridad de aplicación primaria de la presente ley, la que desarrollará las acciones de coordinación transversal con otros organismos con competencia concurrente. En razón de la materia, esta función será ejercida según corresponda por los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sustentable, Producción, Energía y Minería, Transporte, Justicia y Derechos Humanos, Tecnología e Innovación Productiva y Hacienda. Asimismo, en su caso corresponderá la intervención como autoridad de aplicación del Consejo Federal de Seguridad Vial, la Administración Federal de Ingresos Públicos y demás organismos de la administración central, descentralizados, desconcentrados, entes públicos no estatales u otros cuya participación en la función reglamentaria resulte indelegable.

ARTÍCULO 4°.- Los vehículos enumerados en los incisos a), b) y c) del Artículo 2° que deban ser inscriptos en el Registro Nacional de la Propiedad Automotor, serán registrados como Vehículos con Principios de Sustentabilidad Ambiental (VPSA), cumpliendo los requisitos que a tal fin determine la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 5°.- La Secretaría de Industria y Servicios de la Nación deberá prever los procedimientos técnicos para otorgar a estos vehículos la

respectiva Licencia de Configuración de Modelo ( LCM) en los términos de la Resolución SICM 838/99.

ARTÍCULO 6°.- La Autoridad de Aplicación establecerá mecanismos para promover la incorporación gradual de todos los tipos y clases de vehículos de propulsión alternativa, de circulación masiva en conglomerados urbanos o zonas con alto grados de contaminación, facilitando la incorporación de categorías vehiculares y modalidades de transporte alternativos, incluidos los vehículos de movilidad personal y sistemas de vehículos compartidos; y fijando como prioridad la sustitución del parque automotor afectado al transporte público, sin perjuicio de extender su accionar al progresivo reemplazo de:

- a) Automóviles y motocicletas de uso particular, incluyendo en este caso a las flotas de vehículos pertenecientes a reparticiones estatales.
- b) Automóviles afectados al transporte público de pasajeros-taxis y remises- y motocicletas afectadas cualquier tipo de prestación de servicios privados.
- c) Minibuses o Combis urbanos afectados al transporte de pasajeros.

d) Camiones medianos afectados al reparto y distribución urbana de mercaderías, correo o carga general.

e) Otro tipo de vehículos de transporte de carga, maquinaria pesada, maquinaria agrícola u otros no enumerados anteriormente y que determine la reglamentación.

ARTÍCULO 7°.- Todo el equipamiento, materiales, repuestos y accesorios que conformen la infraestructura de recarga del sistema, tanto de las Estaciones de Recarga Eléctrica o Alternativa (EREA) como las instalaciones domiciliarias o comerciales que se establezcan, deberán estar debidamente certificados y autorizados por la Autoridad de Aplicación. Asimismo, la instalación de las EREA públicas o domiciliarias y su revisión periódica, sólo podrá ser efectuada por personal debidamente capacitado y matriculado, de conformidad con los requisitos que a tal fin determine la Autoridad de Aplicación.

Establécese el derecho de los consumidores a instalar equipamiento de recarga domiciliaria, el que además podrá ser compatible con lo dispuesto por los artículos 4°, 5°, 6° y 7° de la Ley N° 27.424. A tal efecto, la autoridad de aplicación deberá reglamentar las adecuaciones técnicas que deberán observarse en materia de propiedad horizontal.

ARTÍCULO 8°.- Facultase al Poder Ejecutivo para diseñar un programa de medidas que faciliten la importación de los ítems descriptos en los apartados a), b), c) y d) del artículo 2°, que no se produzcan en el mercado interno. Todos los vehículos, repuestos, herramientas, accesorios y los equipamientos de los aludidos vehículos, así como los materiales y repuestos que conformen el sistema de infraestructura de EREA, que a juicio de la Autoridad de Aplicación y los Organismos Técnicos respectivos sean fabricados en el país, bajo las mismas normas y especificaciones técnicas, de diseño y seguridad que los originales, podrán ser certificados u homologados, quedando, a partir de esa fecha, excluidos del ámbito de aplicación de los beneficios que al efecto implemente la autoridad de aplicación de conformidad con la potestad que aquí se confiere.

ARTÍCULO 9°.- Facultase al Poder Ejecutivo a reducir hasta un noventa por ciento (90%) la alícuota del Impuesto a las Ganancias (Ley 20.628, sus modificatorias y complementarias) y del Impuesto al Valor Agregado texto sustituido por la Ley 23.349 ( sus modificatorias y complementarias), por un periodo de ocho (8) años prorrogables por igual lapso, que recaiga sobre las personas humanas o jurídicas que produzcan en el territorio nacional

vehículos nuevos, repuestos o herramientas correspondientes a los rubros descriptos en los apartados a), b), c) y d) del artículo 2° precedente, que cumplan con los requisitos que a tal fin determinen la autoridad de aplicación, exclusivamente en cuanto los aludidos tributos se originen en bases imponibles imputables a la comercialización de los bienes tipificados por el artículo 2°.

Para que procedan los beneficios impositivos autorizados en el presente artículo, los bienes producidos deberán contar con el contenido mínimo nacional (CMN) que a tal fin establezca la autoridad de aplicación, de conformidad con lo dispuesto por el régimen de la Ley N° 27.263.

ARTÍCULO 10.- Facultase al Poder Ejecutivo a reducir hasta noventa por ciento (90%) la alícuota de los tributos establecidos por la Ley N° 24.674 (sus complementarias y modificatorias), que recaiga sobre los bienes descriptos en los incisos a), b), c) y d) del artículo 2° por un periodo de ocho (8) años prorrogables por idéntico lapso, para los sujetos enumerados en el artículo anterior, siempre que el hecho imponible tenga nacimiento exclusivamente en la comercialización de los aludidos bienes producidos localmente.

ARTÍCULO 11.- Las inversiones de capital destinadas a la adquisición e instalación de equipamientos y sistemas de autogeneración de energías renovables y/o de acumulación distribuida, afectados en forma total, parcial o compensatoria al sistema de las Estaciones de Recarga Eléctrica o Alternativa ( EREA), gozarán de todos los beneficios especificados en el régimen de promoción instaurado por el artículo 9 de la Ley N° 26.190, modificado por el artículo 4° de la Ley 27.191, equiparándose a talas efectos, como equipamientos destinado al servicio público. Idéntico tratamiento se dará a las inversiones de capital destinadas al reciclado de baterías con tecnología Ion Litio, u otras tecnologías que las reemplacen o complementen en el futuro, incluyendo su reutilización en soluciones de almacenamiento energético, infraestructura para almacenar energía renovable, asistencia de redes eléctricas domésticas o gestión inteligente del suministro energético y por último a los emprendimientos que gestionen los residuos y desechos resultantes de la expiración de la vida útil de los bienes objeto de la presente ley, particularmente los que apliquen a sistemas de economía circular de materiales.

ARTICULO 12.- Con el objeto de promover la industria nacional en materia de tecnología vehicular alternativa, la Secretaria de Industria y

Servicios de la Nación, diseñara mecanismo administrativos tendientes a agilizar y facilitar los trámites de concesión de las licencias que corresponden y la autorización de terminales automotrices, para todos aquellos proyectos de inversión y desarrollo que propongan su fabricación en el país y hayan sido debidamente convalidados técnicamente por los organismos estatales competentes.

ARTICULO 13.- Establécese un régimen de estabilidad fiscal para la actividad de producción de los bienes descriptos en el artículo 2° precedente, por un periodo de ocho años prorrogables por igual lapso, que se instrumentará con las formas y modalidades que determine la Autoridad de Aplicación.

ARTÍCULO 14. – Se invita a todas las provincias, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los municipios a que dispongan exenciones o reducciones de sus impuestos y tasas para quienes produzcan o adquieran vehículos nuevos o bienes los enumerados en el Artículo 2.

ARTÍCULO 15.- Los fabricantes e importadores de vehículos autopartes, repuestos o herramientas de los enunciados en los incisos a), b), c) y d) del artículo 2°, quedan obligados al estricto cumplimiento de lo dispuesto en el

artículo 28 de la Ley 24.449 y las nuevas reglamentaciones que al respecto pudiera dictar la autoridad de aplicación

ARTÍCULO 16.- El Poder Ejecutivo Nacional, designará a la autoridad de aplicación para reglamentar y normalizar los procedimientos relacionados con las siguientes actividades:

A) Definición de procedimientos de reciclado de baterías y acumuladores de los vehículos enumerados en el Artículo 2º, mediante procesos sustentables con el medio ambiente.

B) Regulación de los procesos y normas técnicas de recolección y disposición de residuales de baterías y acumuladores para su tratamiento final.

C) Dictado de normas de clasificación de estos residuos urbanos, como de recolección selectiva, con el objeto de facilitar la logística y su destino terminal.

Todos los sujetos fabricantes o importadores de los bienes detallados en el artículo 2º precedente, asumirán las obligaciones legales, financieras y físicas de la gestión ambiental adecuada de los mismos en la etapa de post consumo, de conformidad con la aplicación del principio de

Responsabilidad Extendida del Productor, poniendo en práctica medidas de alcance individual o general en estricto cumplimiento de las reglamentaciones que al efecto se dicten respecto de la disposición final de los elementos cuya vida útil se considere agotada.

ARTÍCULO 17.- Las Estaciones de Recarga Eléctrica o Alternativa (EREA) podrán ser libremente construidas y 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 los organismos técnicos competentes.

La Autoridad de Aplicación dispondrá medidas especiales para que se instalen prioritariamente Estaciones de Recarga Eléctrica o Alternativa (EREA) en conglomerados urbanos o zonas con alto grado de contaminación. Asimismo, se fijarán criterios de autorización, promoción federal y cooperación público-privada, que garanticen la posibilidad del desplazamiento vehicular eléctrico o alternativo a lo largo y ancho del territorio nacional, con el propósito de promover la conformación de una red de recarga geográficamente eficiente y que propicie, por tal motivo y en forma paulatina, un incentivo para que el mercado incorpore tecnologías

menos contaminantes, a los fines de reducir la dependencia de energía no renovables.

ARTÍCULO 18.- En relación con la actividad de reventa de energía eléctrica, las empresas que operen Estaciones de Recarga Eléctrica o Alternativa (EREA) podrán:

A) Acceder a las redes de distribución en los términos previstos en la normativa vigente.

B) Cobrar un valor agregado a la energía revendida, con sujeción a las regulaciones que rijan en su lugar de emplazamiento.

C) Comercializar la energía alternativa que generen en los términos de la Ley N° 27.424.

ARTÍCULO 19.- La Autoridad de Aplicación determinará los derechos y las obligaciones de los operadores de Estaciones de Recarga Eléctrica o Alternativa (EREA), así como las sanciones por incumplir con sus deberes.

ARTÍCULO 20.- La Autoridad de Aplicación tendrá a su cargo la función de contralor de las EREA, instrumentando, en forma sistemática y periódica, tareas de inspección, verificación y seguimiento del sistema de recarga. También podrá practicar controles selectivos tendientes a

supervisar las condiciones de seguridad, mantenimiento y correcta puesta en marcha de las instalaciones de recarga domiciliarias.

ARTÍCULO 21.- La Autoridad de Aplicación coordinará con el Consejo Federal de Seguridad Vial, las fuerzas de seguridad nacionales y provinciales, así como con los Organismos competentes en materia de control de tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de las provincias y los municipios con mayor población del país, la realización de operativos de control de las especificaciones técnicas y equipamiento obligatorio de los vehículos enumerados en los incisos a), b) y c) del Artículo 2º, a los efectos de que tales inspecciones y controles permitan sostener un alto estándar en materia de seguridad y se realicen con un criterio homogéneo en el ámbito de todo el territorio nacional. A tal fin, resultará plenamente aplicable lo preceptuado por los Títulos VII y VIII de la Ley N° 24.449.

ARTÍCULO 22.- La Superintendencia de Seguros de la Nación arbitrará las medidas necesarias para que las Compañías de Seguros pongan a disposición de los usuarios pólizas de seguros que den cobertura a los vehículos enumerados en los incisos a), b) y c) del Artículo 2º, las que deberán tener como presupuestos básicos las mismas cláusulas vigentes

para pólizas de vehículos convencionales. Del mismo modo, dictará el marco regulatorio imprescindible para que las Compañías de Seguros ofrezcan comercialmente pólizas de seguro que den cobertura a los riesgos propios de las actividades de las EREA, como así también a los derivados del uso de instalaciones de recarga domiciliaria y demás operadores y usuarios de actividades conexas.

ARTÍCULO 23.- La Jefatura de Gabinete de Ministros deberá constituir un Comité Asesor en Materia de Movilidad Eléctrica, con la participación de un (1) representante por cada uno de los siguientes Ministerios: Ambiente y Desarrollo Sustentable, Producción, Energía y Minería, Transporte, Justicia y Derechos Humanos, Tecnología e Innovación Productiva y Hacienda. Asimismo, en su caso corresponderá la participación de un (1) representante del Consejo Federal de Seguridad Vial, la Administración Federal de Ingresos Públicos y eventualmente de otras áreas pertenecientes a la administración central, descentralizada desconcentrada, entes públicos no estatales, u otros que resulten puntualmente involucradas en esta temática por tratarse de autoridades de aplicación de la presente, con el propósito de desarrollar las siguientes funciones:

A) Elaborar un Plan Estratégico Nacional de Movilidad Eléctrica y Alternativa (PENMEA) y otorgarse una modalidad de funcionamiento interno.

B) Coordinar la ejecución de los objetivos, metas y planes del PENMEA y proponer al Poder Ejecutivo nacional la asignación de competencias, a los efectos de reglamentar los aspectos particulares del proyecto.

C) Proponer a la Autoridad de Aplicación las nuevas clasificaciones de vehículos que resulten pertinentes, en orden a las características técnicas que observen los modelos sometidos a su consideración y las excepciones que en consecuencia se determinen a los fines de la respectiva reglamentación y eventuales modificaciones al Decreto 779/95, delineando mecanismos de actualización permanente del aludido listado.

D) Analizar y proponer eventuales modificaciones al Decreto 779/95 en materia de clasificación de licencias de conducir con el objeto de mantenerlas actualizadas de modo permanente.

E) Analizar y proponer la normativa que incorpore todo lo relativo a al documentación, equipamiento y seguridad vehicular, exigible para los

vehículos de movilidad eléctrica o alternativa a los fines de que la autoridad de aplicación la reglamente.

F) Implementar un programa de metas de sustitución del parque automotor con motores de combustión interna por vehículos de propulsión eléctrica o alternativa, tanto en el ámbito privado como en el sector público y monitorear el cumplimiento del mismo.

G) Proponer a la autoridad de aplicación, la reglamentación, los procedimientos y requisitos que deben observar los sujetos que comercialicen los bienes detallados en el artículo 2° de la presente, en materia de reciclado de componentes y disposición final de residuos y elementos cuya vida útil ha expirado, bajo el principio de la Responsabilidad Extendida del Productor y la economía Circular.

H) Proponer a la autoridad de aplicación el reglamento para la utilización de Etiquetas de Sustentabilidad Vehicular (ESV), cuya exhibición obligatoria deberán observar los vehículos descriptos en los apartados a), b) y c) del artículo 2°, en los que consten la eficiencia energética, sustentabilidad ecológica y demás datos informativos que se consideren indispensables para orientación del consumidor o usuario.

I) Proponer el reglamento para el otorgamiento de autorizaciones como terminal automotriz para aquellas plantas o instalaciones destinadas a producir exclusiva o mayoritariamente vehículos eléctricos o de propulsión alternativa. Diseñar programas de reconversión industrial de las empresas interesadas en transformar su actividad productiva para orientarla al mercado de movilidad eléctrica o alternativa conjuntamente con la autoridad de aplicación.

J) Diseñar un plan de capacitación, actualización y adecuación a las nuevas tecnologías y sistemas de objeto de tratamiento en la presente ley, para operarios, técnicos, mecánicos y personal afectado a auxilio y asistencia en caso de emergencias. A tal fin, la autoridad de aplicación respectiva reglamentará los sistemas de certificación de competencias en consenso con los destinatarios de estas políticas, tales como la Asociación de Concesionarios de la República Argentina, la Federación Argentina de Asociaciones de Talleres Mecánicos y afines, la Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos u otras entidades comprendidas en el plan.

K) Proponer los mecanismos de promoción que requiera la investigación, el desarrollo y la innovación productiva relacionada con los vehículos de

movilidad eléctrica o alternativa, las EREA y demás sistemas conexos referidos a reciclado de elementos, disposición final de residuos, mantenimientos, reparaciones, desarrollos de software y hardware aplicados a cada uno de los ítems precedentes, etc., a efectos de que las respectivas autoridades de aplicación pongan en marcha dichos planes.

L) Evaluar la procedencia y en su caso proponer reglamentaciones referidas al establecimiento de ventajas comparativas en favor de los vehículos de Movilidad Eléctrica o Alternativa, en materia de tarifas de la Revisión Técnica Vehicular Obligatoria (RTVO), plazos de vigencia de las mismas, costos de estacionamiento u otro tipo de facilidades de acceso a esta tecnología.

M) Diseñar y proponer a las autoridades aplicación respectivas, un plan de difusión especial sobre las nuevas tecnologías, a los efectos de que todos los Organismos de Control, actores del mercado, responsables de la recolección y reciclado de componentes y materiales, agentes de servicio técnico y mantenimiento, profesionales y consumidores en general, dispongan de la más clara y precisa información referida a cuestiones específicas de seguridad, ventajas ecológicas, económicas, precisiones tecnológicas y aspectos particulares vinculados al nuevo sistema.

N) Proponer a la autoridad de aplicación las adecuaciones pertinentes en los manuales y las pruebas habilitantes para obtener las licencias de conducir vehículos con propulsión eléctrica o energías alternativas.

O) Proponer al Ministerio de Educación que se incorpore la temática referida a la propulsión eléctrica o alternativa en las currículas de escuelas técnicas y terciarios con incumbencias afines, con el objeto de actualizar la formación de técnicos y profesionales.

P) Coordinar los mecanismos de promoción de instalación de la red domiciliaria en armonía con las disposiciones contenidas en los artículos 4, 5,6 y 7 de la Ley N° 27.424.

Q) Poner en marcha un sistema estadístico de medición de resultados e indicadores de gestión de lo actuado por el Comité Asesor, y de la ejecución del PENMEA dando cumplimiento a las normas de transparencia y acceso público a la información dispuestos por la Ley N° 27.275.

R) Otros rubros no enumerados o cuestiones no previstas en este listado.

ARTÍCULO 24.- Sustituyese el texto del primer apartado del artículo 16 de la Ley N° 24.449 por el siguiente:

“Clase A) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas con motor de combustión interna de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada o con propulsión eléctrica o energía alternativa con capacidad o potencia equivalente, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años.”

ARTÍCULO 25.- Modificase el inciso f) del artículo 40 de la Ley N° 24.449, el que quedará reemplazado por el siguiente texto:

f) “Que posea matafuego y balizar portátiles normalizados, excepto las motocicletas. Los vehículos con propulsión eléctrica o energías alternativas dispondrán de medios aptos para la extinción del fuego de conformidad con la normativa que al respecto determine la reglamentación”

ARTÍCULO 26. – Instruyese al Poder Ejecutivo para que actualice por vía reglamentaria las definiciones del artículo 5 de la Ley N° 24.449 a los efectos de su adecuación a la evolución tecnológica y con el propósito de armonizar la correlación de dicha con la presente y otras vinculadas.

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

ARTÍCULO 28.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Héctor W. Baldassi

Diputado Nacional

## FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El objeto de la presente norma es promover no solo la circulación de vehículos eléctricos, sino establecer un marco normativo integral, que fomente el desarrollo productivo y progresivo de estos, junto a otras alternativas y sistemas de movilidad que impliquen un impacto neto positivo o al menos sostenible a través del tiempo; sobre la economía, el tránsito y calidad de vida de los argentinos actuales y futuros; cosa perfectamente asequible con el apoyo de una norma como esta, la tecnología disponible y por un costo anual incluso inferior que el de las actuales externalidades por subsidios previos y daños posteriores, que implica continuar con los sistemas de movilidad convencionales.

Además aprovecha la actual, inevitable y veloz reconversión industrial hacia sistemas de movilidad mucho mejor para la vida y economía humanas, que no solo ha comenzado sino se encuentra muy avanzada a nivel internacional; como una oportunidad inmejorable para reposicionar la industria automotriz nacional en el mercado regional y emerger de este

cambio mucho más fuertes y con mayor producción y exportaciones a nivel latinoamericano, que con la vieja producción de vehículos fósiles convencionales.

Liderar esta reconversión industrial a nivel regional, permitiría el aumento en la cantidad de fábricas y puestos de trabajo del sector para abastecer no solo a este nuevo mercado nacional sino al de la región, de la mano de estos vehículos, autopartes y sistemas asociados; como sus baterías de litio, la infraestructura de carga, y demás productos que conforman el “ecosistema tecnológico” de los mismos. Utilizando este cambio tecnológico para dar un salto adelante en el desarrollo, en lugar de extinguir la industria automotriz nacional, junto al abandono de los combustibles fósiles y demás sistemas insostenibles en el tiempo para la continuidad de la economía, el transporte y la salud humana.

En el año 2014 he presentado el proyecto de Ley 2929-D-2014 sobre Vehículos Eléctricos y Alternativos; en el año 2018 presenté el proyecto de Ley 6075-D-2018, y en esta oportunidad reproduzco su contenido, bajo la misma convicción de que es necesario empezar a discutir un marco regulatorio que impacte y traiga beneficios a nuestra industria, al tránsito, pero sobre todo a la calidad de vida de los argentinos.

El proyecto es producto de meses de trabajo la AAVEA (Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos), organización multisectorial, que agrupa a productores y consumidores, pequeños y grandes, así como profesionales, trabajadores y demás entusiastas públicos y privados interesados en impulsar los vehículos eléctricos y la movilidad sostenible en la Argentina. A colación es importante destacar los antecedentes legislativos en lo se basó en el presente proyecto de Ley, tal es el caso del expediente 0085-P-2017 de la AAVEA, proyectos a nivel provincial en las legislaturas de la provincia de Buenos Aires y de Santa Fe, asimismo a nivel internacional se tuvo en cuenta la Recopilación de Legislación Extranjera de la Biblioteca del Congreso.

Señor presidente es necesario destacar que en los últimos el Poder Ejecutivo de la Nación, ha tomado medidas con la intención de empezar a promover una política pública de vehículos alternativos, tal es el caso de los Decretos N° 311-2010 y N° 331-2017 sobre importación de Vehículos Automóviles Híbridos, Eléctricos y a Celdas de Combustible ( hidrogeno), el Decreto N° 32-2018 modificatorio del Decreto N° 779-1995 de Tránsito que introduce definiciones, categorías y licencias de los vehículos eléctricos. A su vez es inminente resaltar el Decreto N° 51-2018 sobre

Buses Eléctricos, sus alícuotas de importación y planes de fabricación nacional.

Un elemento fundamental del presente proyecto de Ley, son los beneficios ambientales, para la salud y la calidad de vida que implica la incorporación de los vehículos eléctricos o alternativos. No obstante, según la Organización Mundial de la Salud (OMS) de las Naciones Unidas, la contaminación atmosférica viene produciendo a nivel internacional más de 7 millones de muertos anuales, si bien es cierto que los vehículos de transporte no son la única fuente de esta contaminación, si es una de las principales.

Nuestra Constitución Nacional en su 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 para quien lo produce. Asimismo, este mismo Congreso, en el año 2002, sancionó la Ley N° 25.675 que establece principios y presupuestos mínimos de desarrollo sostenible, además de distintos compromisos internacionales que ratificó la Argentina como por ejemplo la Declaración de Río-92 y Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.

En las últimas décadas países como Francia, Gran Bretaña, España, China y Brasil, han comenzado anunciar políticas de Estado para promocionar la producción de vehículos alternativos. En consecuencia, estoy convencido que la Argentina no puede quedarse afuera de esta nueva tendencia, entendiendo que no solo se trata de un cambio de un sector de la industria sino también de un cambio cultural que beneficia a toda la sociedad.

Por lo expuesto, y considerando que el presente ha sido representado bajo el expediente 2618-D-2020, es que solicito a mis pares la aprobación del presente Proyecto de Ley.

Héctor W. Baldassi

Diputado Nacional