



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, ...

ARTICULO 1º: Créase el Régimen de Incentivos a la Industria Automotriz Eléctrica, por la cual los inscriptos en el presente régimen contarán con tratamiento arancelario especial de exenciones en el pago de los derechos a la importación por la introducción de automotores y/o vehículos eléctricos, y/o equipos especiales y/o parte o elementos componentes de dichos bienes, y/o de los insumos determinados por la autoridad de aplicación, que fueren necesarios para su fabricación, ensamblado y/o comercialización.

Las exenciones de los derechos y gravámenes se extenderán a los repuestos y accesorios necesarios para garantizar la puesta en marcha y desenvolvimiento de la actividad, las que estarán sujetas a la respectiva comprobación del destino, el que deberá responder al proyecto que motivó dichos requerimientos.

ARTICULO 2º: Podrán acceder al presente régimen las personas físicas domiciliadas en la REPÚBLICA ARGENTINA y/o las personas jurídicas constituidas en ella, o que se hallen habilitadas para actuar dentro de su territorio con ajuste a sus leyes, debidamente inscriptas conforme a las mismas, que cuenten con establecimiento industrial y/o comercial radicado en el territorio nacional destinado a la fabricación y/o comercialización de vehículos eléctricos, según lo establezca la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 3º: Para adherir al presente régimen, las empresas deberán presentar para su aprobación por la Autoridad de Aplicación, un plan de producción y un programa de importaciones y exportaciones.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Los beneficiarios deberán acreditar o comprometer inversiones no inferiores a una suma equivalente a DOLARES ESTADOUNIDENSES UN MILLÓN (u\$s 1.000.000), en todos o algunos de los siguientes incisos:

- a) En activos fijos;
- b) En inmuebles e instalaciones directamente relacionados con el proceso productivo enunciado en el plan;
- c) Bienes de capital o su financiación, destinados al desarrollo de proveedores locales;
- d) En otros bienes determinados por la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 4°: El tratamiento arancelario establecido en el presente capítulo consistirá en una reducción del arancel durante los primeros diez (10) años del proyecto, conforme la imputación que realice la autoridad de aplicación, de:

- a) El noventa por ciento (90%) del Derecho de Importación para partes, piezas, y componentes destinados a la producción y/o ensamblado de los bienes comprendidos en la presente ley, y/o motores para dichos vehículos.
- b) Hasta el setenta y cinco por ciento (75%) del Derecho de Importación para "Completely Knocked Down (CKD)" y "Semi Knocked Down (SKD)" de bienes comprendidos en el artículo 2 de la presente ley, completos o incompletos;
- c) Hasta el treinta por ciento (30%) del derecho de Importación para bienes comprendidos en la presente ley completos y armados "Completely Built Up (CBU)".

ARTICULO 5°: La Autoridad de Aplicación establecerá los bienes que podrán ser importados con el tratamiento arancelario descrito en esta ley, elaborando a tal efecto un listado con sus correspondientes posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del MERCOSUR (NCM).

Más allá de las disposiciones emanadas por la Autoridad de Aplicación en función de lo establecido en el párrafo anterior, se considerarán comprendidos dentro del presente régimen los vehículos eléctricos, y/o equipos especiales y/o parte o elementos componentes de dichos



H. Cámara de Diputados de la Nación

bienes, y/o de los insumos determinados que fuesen necesarios para la fabricación, ensamblado y/o comercialización de los siguientes vehículos:

i) Vehículos de propulsión con motores eléctricos exclusivamente, identificados internacionalmente con la sigla EV (*Electric Vehicle*).

ii) Vehículos eléctricos a batería, identificados internacionalmente con la sigla BEV (*Battery Electric Vehicle*).

iii) Vehículos a celda de combustible-hidrógeno, designados internacionalmente bajo la sigla FCEV (*Fuel Cell Electric Vehicle*).

iv) Vehículos de propulsión eléctrica y alternativamente, o en forma conjunta, por motor de combustión interna, denominados vehículos híbridos simples, e identificados internacionalmente bajo la sigla HEV (*Hybrid Electric Vehicle*).

v) Vehículos híbridos susceptibles de ser cargados por conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica, identificados internacionalmente con la sigla PHEV (*Plug-in Hybrid Electric Vehicle*).

vi) Vehículos eléctricos de autonomía extendida cuyo motor de combustión interna solo genera energía eléctrica, denominados internacionalmente por la sigla EREV (*Extended Range Electric Vehicle*).

vii) Los vehículos propulsados por otro tipo de tecnologías alternativas, según sean definidos por la Autoridad de Aplicación mencionada en el artículo siguiente.

ARTICULO 6°: El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Industria y Desarrollo Productivo de la Nación, será la Autoridad de Aplicación de la presente Ley e instrumentará la operatividad de la misma para su aplicación.



H. Cámara de Diputados de la Nación

ARTICULO 7°: Invítese a las Provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, adherir a la presente ley.

ARTICULO 8°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

ARTICULO 9°: De Forma.



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señora presidenta:

El presente proyecto pretende aportar una estrategia de promoción para la fabricación, ensamblaje y comercialización de vehículos eléctricos o impulsados por tecnologías de energías alternativas, con el fin de promover la matriz productiva nacional, incorporando nuevas tecnologías ambientalmente más amigables, y a la vez fomentar una transformación hacia escenarios de movilidad sostenible, que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero.

De acuerdo a los últimos datos registrados en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero y el Balance Energético Nacional, el sector del transporte representa el 15% de las emisiones y se posiciona como el primer sector en consumo energético del país. Asimismo, el 95% de las emisiones del sector corresponden al transporte carretero y, casi la mitad de ellas a los vehículos livianos.

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.

El Informe sobre la brecha de emisiones de 2022 del PNUMA explica que para que el calentamiento global se estabilice, es imprescindible que la reducción en las emisiones se mantenga con vistas a llegar a las cero emisiones netas de dióxido de carbono. Situar a los gases de efecto invernadero en el cero neto provocará la cúspide del calentamiento global y su descenso a partir de entonces.

El mismo informe del Programa para el Medio Ambiente dice que el transporte es la segunda fuente de energía relacionada con las emisiones de CO₂ a nivel mundial, contribuyendo 25 por ciento de las emisiones totales de CO₂ relacionadas con la energía (IEA 2021). Y que la



H. Cámara de Diputados de la Nación

transformación del sistema de transporte requiere una serie de cambios, dentro de las que destaca muy especialmente la aceleración del movimiento hacia cero carbono en automóviles y camiones.

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, para garantizar su sustentabilidad material, energética y económica a través del tiempo.

Pero además del objetivo ambiental de la política de Estado propuesta, claramente también presenta un objetivo de carácter productivo y de incorporación de un nuevo perfil industrial para el país. En este sentido el proyecto de ley pretende introducir los procesos tecnológicos que la mayoría de las automotrices ya han comenzado a aplicar en otros países, abaratando los costos de producción.

Las grandes automotrices tienen planes de electrificación para llegar al cien por ciento de su producción eléctrico o híbrida en los próximos diez años. En este sentido han anunciado inversiones millonarias entre las cuáles podemos mencionar la de Stellantis con un plan de US\$ 35.000 millones hasta 2030, Ford Motor Company planea invertir hasta 2024 unos US\$ 30.000 millones, Mercedes-Benz una inversión de US\$ 40.000 hasta 2030, sólo para mencionar algunas.

Destacamos también algunos casos nacionales como la inversión de US\$ 8.300 millones que realizó la empresa internacional Daymak, junto sus socias nacionales Equipo FDC y Emerx para la producción de un auto eléctrico sport de alta gama, denominado Spiritus.

Es necesario promover la introducción de desarrollos tecnológicos experimentados a nivel internacional en los últimos años respecto a los vehículos automotores, lo que dará nuevo impulso a la industria automotriz, generando nuevas fuentes de trabajo de calidad.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Avanzar hacia modalidades de transporte más eficientes energéticamente y sustentables nos permite, no sólo revertir al cambio climático y mejorar la calidad del aire y garantizar la seguridad energética de nuestro país, sino que simultáneamente promueve la industria nacional y el desarrollo productivo y laboral.

Por todo lo antedicho es que solicito de mis pares el acompañamiento para la aprobación del presente proyecto de ley.

Diputada Nacional Alejandra Obeid.-