

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, sancionan con fuerza de Ley:

FOMENTO A LA ELECTROMOVILIDAD EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

Artículo 1°.- Objeto. Créase el Programa de Fomento a la Electromovilidad en la República Argentina.

Art. 2°.- Finalidad del Programa de Fomento. El Programa tiene por objetivo incentivar el desarrollo de la electromovilidad, entendiendo a ésta como al uso de sistemas de impulso o tracción a base de energía eléctrica, para los vehículos particulares, de transporte de carga y pasajeros de la República Argentina, con la finalidad de acelerar la transición hacia una economía baja en carbono, y asegurar un avance tecnológico sostenible. Se promoverá la creación, diseño, desarrollo, producción, construcción, ensamble, fabricación de partes, componentes y autopartes de vehículos eléctricos, como también todos los procesos accesorios, como diseño de prototipos, patentes y diseños industriales.

Art. 3°.- Uso de Fuentes Renovables. Todo subsidio, crédito o herramienta de fomento establecido en la presente ley deberá regirse por un esquema de progresividad que contemple una relación directa entre la magnitud de éstos y el porcentaje de participación de energías de fuente renovable en la matriz nacional de generación eléctrica, en los

términos de la Ley 26.190 y sus modificatorias. A tales efectos, el Poder Ejecutivo elaborará una fórmula de actualización del esquema de subsidios y otras herramientas de fomento. Este parámetro objetivo y medible tendrá por finalidad garantizar que el aumento de la utilización de la electromovilidad se traduzca en un menor consumo de energías de fuente no renovable, con su consecuente impacto en la reducción de emisiones de dióxido de carbono.

Art. 4°.- Definiciones. A los efectos de la presente ley, se entenderá por:

a) Vehículo eléctrico: Todo vehículo cuya fuente de propulsión no es exclusivamente un motor a combustión interna, incluyendo los Vehículos Eléctricos a Celda de Combustible, los Vehículos Eléctricos Híbridos y los Vehículos Eléctricos a Baterías. Quedan excluidos de la presente definición para los efectos legales aquellos vehículos a combustión de derivados del petróleo total o parcialmente. En el caso de los Vehículos Eléctricos Híbridos, deberán poder propulsarse íntegramente sobre la base de la energía eléctrica para ser incluidos en esta definición.

b) Conversión a energía limpia: Cambio de sistema de motor y combustión interna de un vehículo terrestre de cualquier uso o tonelaje, para la transición del uso de combustible tradicional al uso de energía eléctrica.

c) Centro de recarga: estación de suministro o comercialización de energía eléctrica y de combustibles carbono-neutrales para la recarga de los vehículos eléctricos y con tecnologías de energías alternativas. Su funcionamiento se regirá por los estándares internacionales y sus tipos se definirán en la reglamentación. El mismo comprende los equipamientos, materiales, repuestos y accesorios necesarios para conformar la infraestructura de recarga y debe tener un carácter federal en su fomento.

Art. 5°.- Interpretación. Toda interpretación, reglamentación y/o aplicación de la presente ley tomará para su correcto cumplimiento los principios contemplados en el artículo 4° de la Ley General del Ambiente N° 25.675.

Art. 6°.- Conversión a energía limpia. El Poder Ejecutivo Nacional, promoverá la conversión a energía limpia mediante programas específicos de subsidios, de concientización, y a través de la promoción de la inversión privada nacional e internacional.

Art. 7°.- Investigación. El Poder Ejecutivo Nacional incentivará la investigación y el desarrollo de nuevas tecnologías para la eficiencia de los motores eléctricos y la infraestructura de carga.

Art. 8°.- Programa de Fomento. El Programa de Fomento a la Electromovilidad en la República Argentina contará con:

a) un subsidio estatal de hasta un CUARENTA POR CIENTO (40%) del precio final al consumidor para la conversión a energía limpia en talleres autorizados por el Registro Nacional de Talleres de Conversión a Energías Limpias, que será creado a tales efectos, a los fines de resguardar los mayores estándares de calidad internacional;

b) un subsidio de fomento específico para la inversión público-privada destinada la construcción y puesta en funcionamiento de fábricas de motores eléctricos o a base de energías alternativas, así como de centros de recarga en el país siguiendo los mejores estándares internacionales;

c) incentivos fiscales y aranceles aduaneros preferenciales para la importación de piezas y vehículos eléctricos, con especial atención al resguardo de las empresas de producción nacional;

- d) incentivos fiscales para la compra de vehículos eléctricos nuevos, priorizando aquellos de producción nacional;
- e) la celebración de convenios con gobiernos provinciales y municipales para la baja progresiva de impuestos y tasas sobre vehículos eléctricos;
- f) la creación de líneas de crédito a mediano plazo, con un mínimo de DIEZ (10) años, mediante la suscripción de convenios con Entidades Bancarias Públicas con el fin de la instalación o ampliación de proyectos productivos destinados a la construcción de vehículos eléctricos y sus componentes, con especial orientación a MiPymes;
- g) la creación de líneas de crédito con tasa preferencial, mediante la suscripción de convenios con entidades bancarias públicas y privadas, con el fin promover y facilitar la adquisición de los vehículos eléctricos contemplados en la presente ley;
- h) campañas masivas de difusión y educación ambiental sobre los beneficios de la electromovilidad y los incentivos para la adquisición de vehículos eléctricos y con tecnologías de energías alternativas a los motores convencionales de combustión interna, incluyendo la difusión de la necesidad de la transición hacia una matriz energética con baja o nula presencia de combustibles fósiles;
- i) un plan estratégico que tenga por objetivo el reciclado, reuso, reducción, tratamiento y/o disposición final de vehículos eléctricos y con tecnologías de energías alternativas, y de sus componentes;
- j) el diseño de un Fondo de afectación específica con la finalidad de financiar los gastos que demanden el cumplimiento de la presente ley, que deberá ser fijado en la Ley de Presupuesto Nacional; y,

k) la fiscalización del cumplimiento de las obligaciones que oportunamente establezca la reglamentación para los beneficiarios de los instrumentos establecidos en la presente ley.

Art. 9°.- Renovación de la flota estatal. Se establecerá un plazo no mayor a seis (6) años para que las flotas de vehículos de entes estatales centralizados y descentralizados sean al menos en un ochenta por ciento (80%) eléctricos. Se creará un plan específico que prevea la renovación de la flota vehicular del estado nacional priorizando la adquisición de vehículos eléctricos y con tecnologías carbono-neutrales alternativas a motores de combustión interna, preferentemente de producción nacional.

Art. 10.- Red Nacional de Carga de Vehículos Eléctricos. La Autoridad de Aplicación adoptará medidas para promover la instalación de una red nacional de recarga de vehículos eléctricos que permita su circulación en todas las rutas, autopistas, semiautopistas nacionales y otros espacios de jurisdicción nacional, en coordinación con empresas del sector energético, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

A tales efectos, el Poder Ejecutivo Nacional incluirá disposiciones para la instalación de centros de recarga en la renovación y otorgamiento de nuevas concesiones viales en el ámbito de su jurisdicción, y establecerá los lineamientos para la inclusión de centros de recarga en la red para solicitantes públicos o privados y metas para incrementar la participación de las fuentes renovables en la generación de la energía requerida.

Los detalles de dicha red deberán publicarse de forma actualizada en la página de internet del organismo con detalle de ubicación geográfica, competente, tipo de terminal y potencia.

Art. 11.- Coordinación público-privada. Se establecerán convenios entre el Estado Nacional e instituciones privadas para establecer lineamientos de seguridad y calidad para

la creación de una infraestructura técnica y humana para el desarrollo de la electromovilidad en el territorio nacional.

Art. 12.- Comité Técnico. Créase el Comité Técnico en Electromovilidad con representantes del Ministerio de Economía, Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, el Ministerio de Desarrollo Productivo, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible -y los que en un futuro los reemplacen-, para perfeccionar los mecanismos de certificación de funcionamiento de los talleres de conversión, así como la implementación de los presupuestos fijados en la presente ley. Dicho Comité tendrá carácter honorario y consultivo en lo referente a la asignación de recursos fiscales para la presente ley, y brindará informes al Congreso Nacional y la Comisión competente en la materia, en referencia a los resultados obtenidos.

Art. 13.- Distintivo. Incorporase como inciso p) del artículo 30 de la Ley 24.449 el siguiente:

p) La autoridad de aplicación diseñará un distintivo que identifique a los vehículos eléctricos. Dicho distintivo deberá ser colocado en un lugar visible de los vehículos eléctricos.

Art. 14.- Plazo de transición. Los vehículos nuevos que no estén encuadrados dentro de la definición del artículo 4° inciso a, únicamente podrán ser comercializados dentro de la República Argentina hasta el 1° de enero de 2041, con excepción de aquellos vehículos a combustión interna que no puedan ser reemplazados por Vehículos Eléctricos debido a especificidades técnicas, según lo determine la Autoridad de Aplicación.

Art. 15.- Adhesión. Se invita a las Provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir o a adecuar sus normativas a las disposiciones de la presente Ley.

Art. 16.- Presupuesto. El Poder Ejecutivo Nacional establecerá las partidas presupuestarias específicas para el cumplimiento de la presente ley.

Art. 17.- Reglamentación. El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley dentro de los CIENTO OCHENTA (180) días posteriores a su entrada en vigencia.

Art. 18.- De Forma. Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional.

Firmantes: Maximiliano Ferraro, Juan Manuel López, Paula Oliveto Lago, Mariana Stilman, Rubén Manzi, Leonor Martínez Villada, Carolina Castets, Mónica Frade, Marcela Campagnoli.

FUNDAMENTOS

Sr Presidente:

El presente proyecto de ley tiene por finalidad fomentar el desarrollo de la electromovilidad en el territorio argentino, profundizando la transición hacia una movilidad sostenible con una fuerte perspectiva ambiental que contemple la absoluta necesidad de atar este desarrollo a la ampliación de la participación de las fuentes renovables en nuestra matriz energética.

El gobierno anterior, a través del Decreto N° 331/2017 impulsó la electromovilidad entendiendo que uno de los obstáculos era el costo de dichos automóviles. En el mismo sentido, el Decreto N° 51/2018 avanzó en reducción de alícuotas de Derecho a la importación. Pero, más allá de estas medidas, creemos que hace falta un profundo debate en el parlamento nacional sobre el valor estratégico de la electromovilidad, y la necesidad de poner en funcionamiento un programa integral a largo plazo para que nuestro país pueda desarrollarse tecnológicamente y de promover una agenda verde y de desarrollo sostenible.

En este sentido, el proyecto propone la creación de un programa de fomento que incluye subsidios, aranceles preferenciales, líneas de crédito y otras herramientas destinadas facilitar la producción e importación de vehículos eléctricos y sus componentes, así como la conversión de vehículos con motores tradicionales, a los fines de que puedan transformarse en vehículos de "emisiones cero". Asimismo, se propone avanzar en la infraestructura de recarga a nivel nacional, y establecer metas para la renovación de la flota vehicular estatal.

El claro objetivo que persigue este proyecto es, en principio, avanzar en una discusión con todos los espacios políticos en medidas de futuro para nuestro país. En segundo lugar, creemos que ese futuro nos demanda reducir el impacto ambiental negativo que deriva de la emisión de gases de efecto invernadero producto de la utilización de motores de combustión interna. Por eso y, bajo los compromisos internacionales¹ que nuestro país ha asumido en materia de lucha contra el cambio climático, se propicia la promoción y uso de vehículos con tecnologías de energías alternativas a los motores convencionales, a la vez que se contempla la necesidad de ir más allá de un mero “green washing”, entendiendo que si fomentamos el uso de vehículos eléctricos, también debemos asegurarnos que circulen con electricidad obtenida a base de fuentes renovables, en su mayor medida y con criterio de progresividad.

Este proyecto es una iniciativa a favor de una economía más verde, en línea con los compromisos que la República Argentina ha asumido a nivel internacional, como lo son el Acuerdo de París, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible o el Acuerdo de Escazú, recientemente aprobado por el Congreso Nacional. En la actualidad, es preciso que sea el Estado quien activamente promueva y posicione estos sectores en el mercado, creando empleo de calidad y fomentando el desarrollo de capacidades.² De esta manera, fomentamos iniciativas que favorecen la creación de nuevos empleos verdes como “cruciales para una transición justa”, para lo cual debemos “formular políticas, crear

¹ La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas se corresponde con los siguientes Objetivos: - 7: Energía Asequible y No Contaminante: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos; 5 - 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles; - 12: Producción y Consumo Responsables: Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles; y - 13 Acción por el Clima: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos

² ERNST Christoph Ernst, ROJO BRIZUELA Ana Sofía, EPIFANIO Daniele, *Empleos verdes en la Argentina: oportunidades para avanzar en la agenda ambiental y social*, Revista de la CEPAL N° 129, diciembre de 2019

incentivos y establecer marcos institucionales que mejoren la gestión de los recursos y contribuyan a la transición”.

Las economías más modernas del mundo ya han trazado objetivos de electrificación de sus flotas para 2030 y 2050, estableciendo como propósito la reducción de emisiones de CO2 en los vehículos que produzcan y comercialicen. En este sentido, es dable destacar que según especialistas en la temática es importante tomar en cuenta el costo de la descarbonización en la economía. Al respecto, se afirma que, para lograr una consistente reducción de la carbonización, es necesario que la matriz de generación eléctrica de un país se modifique previamente, o con relación, a la cantidad de subsidios otorgados para fomentar la electromovilidad.³ Esto tiene una lógica particular: la reducción de emisiones de carbono será relativamente menor, aún si se trata de autos eléctricos, mientras esa electricidad provenga de fuentes no renovables.

Esta cuestión es central, dado que el comercio internacional está avanzando a pasos agigantados hacia la priorización arancelaria de los productos con una menor huella de carbono. Mientras no avancemos en la transición ecológica del transporte (tanto particular como de carga), estaremos arrojándonos hacia la decadencia de nuestra competitividad.

Por lo antedicho, establecimos en el presente proyecto que todo subsidio, crédito o herramienta de fomento establecido en la presente ley se deba regir por un esquema de progresividad que contemple una relación directa entre la magnitud de éstos y el porcentaje de participación de energías renovables en la matriz nacional de generación eléctrica, en los términos de la Ley 26.190 y sus modificatorias. En cuanto a la mencionada ley, entendemos que se debe profundizar las acciones destinadas al correcto cumplimiento de las metas que establece, y atrevernos, desde este Congreso Nacional, a

³ Disponible en: <https://www.economist.com/finance-and-economics/2021/02/22/what-is-the-cheapest-way-to-cut-carbon>

comprometernos con la ampliación de estas a un esquema aún más ambicioso, en línea con lo que la realidad climática nos demanda.

A tales efectos, el proyecto establece que el Poder Ejecutivo elaborará una fórmula de actualización del esquema de subsidios y otras herramientas de fomento. La idea es que este parámetro objetivo y medible tenga por finalidad garantizar que el aumento de la utilización de la electromovilidad se traduzca en un menor consumo de energías de fuente no renovable, traduciéndose en un impacto positivo en la reducción de emisiones de dióxido de carbono.

Es importante entender que la efectiva transición hacia el uso prioritario de este tipo de vehículos requiere de una política federal y consolidada de construcción y puesta en funcionamiento de centrales de generación de energía y de redes de transmisión, almacenamiento y estaciones de recarga para el funcionamiento de los mismos. Para que se desarrolle la electromovilidad debemos garantizar el establecimiento de una red de estos puntos nodales.

Por último, se menciona que para la elaboración del presente proyecto se tuvieron en cuenta diversos antecedentes de nuestro parlamento, entre los que se encuentran los expedientes 2122-S-2018, 1279-D-2018, 4602-D-2019, 0016-PE-2021 y 0144-D-2021 – de mi autoría- así como también la normativa de la República de Chile y Costa Rica y los avances que se dieron durante el año 2022 en la Comisión de Transportes de esta Honorable Cámara en el tratamiento de proyectos en un sentido similar.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares que me acompañen en la sanción del presente proyecto de ley.

Firmantes: Maximiliano Ferraro, Juan Manuel López, Paula Oliveto Lago, Mariana Stilman, Rubén Manzi, Leonor Martínez Villada, Carolina Castets, Mónica Frade, Marcela Campagnoli.