

Proyecto de Ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación reunidos en Congreso...
Sancionan con fuerza de Ley

Disminución de emisiones de gases contaminantes en el Transporte Público Automotor de Pasajeros

Artículo 1°: OBJETO. Es objeto de la presente Ley la promoción de un ambiente sano, equilibrado y apto para el desarrollo humano, atendiendo lo establecido en el Artículo 41 de la Constitución Nacional, promoviendo la reducción progresiva de emisiones de gases contaminantes provocadas por los vehículos que prestan el servicio público de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano, de forma de proteger el ambiente y la salud pública.

Artículo 2°: AMBITO DE APLICACIÓN. Toda prestación de servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano que se desarrolle en el ámbito de la Jurisdicción Nacional, y en conglomerados urbanos de más de 250 mil habitantes.

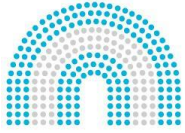
Se consideran servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano de Jurisdicción Nacional todos aquellos que se realicen en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o entre ésta y los partidos que conforman la Región Metropolitana de Buenos Aires, según lo dispuesto por el Decreto 656/94, así como los interprovinciales de carácter urbano y suburbano en el resto del país.

Artículo 3°: SUJETOS OBLIGADOS. La Autoridad de Aplicación del servicio de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano y las empresas prestadoras de este servicio, serán Sujetos Obligados en los términos que establece la presente Ley.

Artículo 4°: CONVERSION DE LA FLOTA A GNC. En un plazo máximo de diez (10) años a partir de la sanción de la presente Ley, todos los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano deberán ser propulsados por Gas Natural Comprimido (GNC).

Artículo 5°: PLAN PROGRESIVO. Todos los nuevos vehículos que deban incorporar las empresas prestadoras del servicio de transporte por automotor de pasajeros por obligación contractual vigente en los contratos de concesión en el Ámbito de Aplicación, deberán estar propulsadas por Gas Natural Comprimido (GNC) o, en su defecto, por algún combustible cuya emisión de gases contaminantes sea menor o igual a la del GNC.

Las empresas concesionarias deberán presentar un plan progresivo que contemple una renovación anual como mínimo del 10% de su flota, en las condiciones previstas en el primer párrafo.



Artículo 6°: NUEVAS CONCESIONES. Los nuevos contratos de concesión para la prestación del servicio público de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano deberán contar con la totalidad de su flota propulsados por Gas Natural Comprimido (GNC) o, en su defecto, por algún combustible cuya emisión de gases contaminantes sea menor o igual a la del GNC.

Artículo 7°: EXCLUSIONES. Quedan excluidos de los alcances de la presente:

- a) Los servicios de transporte por automotor de pasajeros indicados en el Art 4° del Decreto 656/94
- b) Los servicios de transporte por automotor de pasajeros que se realicen en localidades que no posean servicio de gas natural por redes.
- c) Los servicios de transporte por automotor de pasajeros que al dictado de la presente sean prestados por vehículos propulsados por energía eléctrica, por la combustión íntegramente de biocombustibles o cualquier otra tecnología con menor emisión de gases contaminantes respecto del GNC. El reemplazo de estas unidades deberá ser siempre por vehículos que utilicen el mismo tipo de propulsión, o un sistema que genere menos emisión de gases contaminantes.

Artículo 8°: AUTORIDAD DE APLICACIÓN. La Secretaría de Transporte de Nación será la autoridad de aplicación de la presente, en el ámbito de su competencia. Tendrá la función de aprobar los planes que presenten las empresas concesionarias, y el control de su cumplimiento.

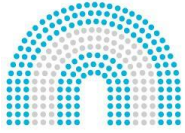
Artículo 9°: SANCIONES. El incumplimiento de las obligaciones que establece la presente Ley tendrá el siguiente régimen de sanciones progresivas según la gravedad y reiteración, de acuerdo con lo que establezca la reglamentación:

- a) Apercibimiento.
- b) Multas del valor equivalente entre 1.000 y 15.000 litros de diésel oil.
- c) Suspensión de beneficios fiscales, previsionales, y/o de cualquier índole en proporción al incumplimiento.
- d) Secuestro del vehículo.

Artículo 10°: Invítase a las provincias, los municipios y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente.

Artículo 11°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.

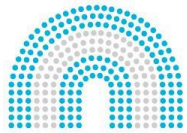
**Pablo Todero
Diego Giuliano
Julio Pereyra
Martín Soria
Monica Litza
Daniel Gollan
Ramiro Gutiérrez
Daniel Arroyo
Ricardo Herrera
Jorge Araujo**



Honorable
Cámara de Diputados
de la Nación
REPÚBLICA ARGENTINA

*"Año de la Defensa de la Vida,
la Libertad y la Propiedad"*

**Eduardo Valdés
Lorena Pokoik
Natalia Zabala
Sabrina Selva
Eugenia Alianiello**



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El cambio climático es una realidad palpable y amenaza la vida en todo el planeta.

De tal forma, la responsabilidad global para combatirlo es también imposible de soslayar. Más allá que las economías desarrolladas y mega industrializadas son las que causaron y causan en gran medida las condiciones de polución del ambiente, cada país, cada pueblo, en la medida de sus posibilidades socioeconómicas, debe colaborar en disminuir las emisiones de gases contaminantes. En este sentido, el Estado Argentino tiene la obligación de generar iniciativas tendientes a asegurar un ambiente sano y que las actividades productivas actuales no comprometan a las generaciones futuras, tal como lo establece el artículo 41 de la Constitución Nacional.

Paralelamente, nuestro país posee la segunda reserva mundial de gas no convencional, y justamente el gas es el combustible que, por características, mejor aplica a reemplazar al carbón y a los combustibles líquidos en la transición energética a nivel global.

Esto es así dada la amplia disponibilidad de este fluido, su versatilidad para almacenamiento y traslado, su costo sensiblemente inferior a los combustibles a reemplazar, y su capacidad de producir la misma energía con una sensible disminución de liberación de gases contaminantes.

Si bien el futuro mediato de la motorización parece dirigirse a la electromovilidad y al hidrógeno, estas opciones requieren múltiples y multimillonarias inversiones en generación, transporte y distribución, y desarrollo de motorización, que aún no están si quiera proyectadas.

Por el contrario, el gas natural comprimido (GNC) emite un 25% menos de CO₂ y reduce casi absolutamente la liberación de partículas, en relación al gas oil. Además, se distribuye por redes, los motores que lo utilizan como combustible están desarrollados y probados, existen estaciones de carga que los comprimen, y su costo es menos de un tercio en relación al diésel oil.

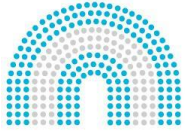
En el caso del transporte público urbano e interurbano de corta distancia de pasajeros, hoy motorizado a diésel oil, su reemplazo por unidades a GNC es altamente conveniente.

Simultáneamente se protegería el ambiente al generar una reducción sensible de emisión de gases contaminantes, se reduciría el costo operativo de las unidades de transporte, una disminución del costo del boleto para los usuarios y también provocaría una reducción del gasto público dedicado al subsidio específico.

Durante los últimos años, se comenzaron a ejecutar distintos programas tendientes al fomento para la utilización de vehículos con baja emisión de gases para transporte público de pasajeros.

Si se tomaran como ejemplo los conglomerados urbanos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Región Metropolitana, Córdoba, Rosario, La Plata, Santa Fe, Mar del Plata, San Miguel de Tucumán, Salta, Bahía Blanca y Neuquén, un cálculo teórico preliminar del sistema del consumo de combustible para el sistema de transporte público puede estimarse en 566.000.000 litros anuales de diésel oil.

Su reemplazo por GNC generaría un ahorro anual de \$400.110 millones y se dejarían de emitir 46.690.000 toneladas anuales de CO₂ en el ambiente donde viven los vecinos de las regiones mencionadas y zonas de influencia. Además, es imprescindible destacar los antecedentes que hay en el país en cuanto al desarrollo de compresores y equipos, además de la existencia de empresas que ya se encuentran desarrollando y produciendo unidades para transporte de pasajeros propulsadas con GNC. Y paralelamente, la Argentina posee una de las redes de distribución de GNC más grandes de Sudamérica.



Al mismo tiempo, planteamos en el proyecto que este proceso debe ser gradual y adaptado a los contratos vigentes de concesión. De tal manera, se determina que toda nueva unidad que deban incorporar a su flota las empresas prestadoras del servicio público urbano e interurbano de pasajeros que opere en el ámbito de aplicación, deberá obligatoriamente ser motorizado a GNC (o alguna tecnología de menor nivel de emisiones), estableciendo un horizonte de 10 años para la renovación total de la flota, en concordancia con el tiempo de vida útil lo dispuesto en el Artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449.

En este sentido, según las estadísticas publicadas por la Comisión Nacional Reguladora del Transporte (CNRT) para noviembre de 2023 el parque móvil habilitado para los servicios urbanos era de 9814 unidades, con una antigüedad promedio de 5,6 años. De esta manera, un plan de renovación escalonada y progresiva a lo largo de 10 años, permite el recambio de las unidades de manera ordenada y con previsibilidad para los concesionarios del servicio.

Por otro lado, se exige del cumplimiento de la ley a los servicios de taxímetros, los vehículos de servicios fúnebres, las ambulancias y los servicios que prestan los vehículos de alquiler destinados al transporte de no más de 5 personas, atendiendo a lo dispuesto en el en el Art 4° del Decreto 656/94, a los servicios prestados en ciudades que no posean conexión a la red de gas natural, y las unidades que ya estén operativas y que estén utilizando una propulsión con igual o menor niveles de emisión de gases contaminantes que el GNC.

Finalmente, se invita a las distintas jurisdicciones para que el plan de reconversión llegue a los servicios regulados por autoridad provincial y/o municipal, entendiendo la trascendencia que tendría su implementación en distintas áreas metropolitanas del interior del país, como las de Rosario, Córdoba, Mendoza o Mar del Plata, entre otras.

Por los motivos expuestos solicitamos a las Sras. Legisladoras y Sres. Legisladores la aprobación del presente proyecto de Ley.

**Pablo Todero
Diego Giuliano
Julio Pereyra
Martín Soria
Monica Litza
Daniel Gollan
Ramiro Gutiérrez
Daniel Arroyo
Ricardo Herrera
Jorge Araujo
Eduardo Valdés
Lorena Pokoik
Natalia Zabala
Sabrina Selva
Eugenia Alianiello**