

PROYECTO DE LEY

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

LEY DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

TÍTULO I

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

ARTÍCULO 1°. - **Objeto.** La presente ley tiene por objeto establecer un marco legal, económico y de difusión pública que promueva progresivamente la utilización masiva de alternativas de movilidad sustentable en todo el territorio de la Nación, mediante el fomento a la producción nacional y el desarrollo de la infraestructura necesaria, con el fin de generar un impacto sostenible en el ambiente y la calidad de vida, de acuerdo a los derechos y obligaciones contenidos en el artículo 41 de la Constitución Nacional y los compromisos internacionales asumidos en materia de cambio climático, así como en el sistema de transporte de personas y mercancías.

ARTÍCULO 2°. - **Declaración.** Declárase de interés nacional y como objetivo de la República Argentina la utilización de alternativas de movilidad sustentable en el transporte, sean automóviles, ómnibus, camiones, trenes, motovehículos, bicicletas o cualquier otro sistema de movilidad.

ARTÍCULO 3°. - **Definiciones.** A los efectos de la presente ley, se definen los siguientes conceptos:

- a) **Transporte automotor terrestre:** incluye la circulación de personas, animales y mercancías en la vía pública por medio de vehículos con motor y tracción propia, incluyendo la micro movilidad, excluyendo a los ferrocarriles.

- b) **Vehículo eléctrico:** todo vehículo propulsado exclusivamente por un motor eléctrico, categorías vehiculares de homologación M, N y L6 y L7, incluyendo los vehículos armados en etapas (AE) y sus primeras etapas.
- c) **Vehículo a hidrógeno:** todo vehículo que utiliza hidrógeno como fuente primaria de energía para propulsarse, categorías vehiculares de homologación M, N, L6 y L7, incluyendo los vehículos armados en etapas (AE) y sus primeras etapas.
- d) **Vehículo híbrido enchufable:** todo vehículo propulsado por un motor eléctrico y alternativamente, o en forma conjunta, por un motor de combustión interna, que sea susceptible de ser cargado por conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica; categorías vehiculares de homologación M, N y L6 y L7, incluyendo los vehículos armados en etapas (AE) y sus primeras etapas.
- e) **Vehículo híbrido no enchufable:** todo vehículo propulsado por un motor eléctrico y alternativamente, o en forma conjunta, por un motor de combustión interna, o también con al menos DOS (2) convertidores de energía diferentes y DOS (2) sistemas de almacenamiento de energía diferentes en el vehículo con fines de propulsión del mismo, categorías vehiculares de homologación M, N y L6 y L7, incluyendo los vehículos armados en etapas (AE) y sus primeras etapas.
- f) **Vehículo mono – combustible "mono-fuel gas vehicle":** todo vehículo con utilización primaria de Gas Natural Comprimido (GNC), Gas Natural Licuado (GNL), Gas Licuado de Petróleo (GLP) y Biogás, para el transporte de pasajeros y/o cargas, categorías vehiculares de homologación N1, N2, N3, M1, M2 y M3, incluyendo los vehículos armados en etapas (AE) y sus primeras etapas.
- g) **Vehículos de micro movilidad sustentable:** todo vehículo con capacidad de transportar a una sola persona o conductor, que no supere los VEINTICINCO KILÓMETROS POR HORA (25 km/h) de velocidad, con un máximo de 2 ó 3 ruedas, y sea propulsado por alguno de los sistemas enunciados en este artículo o por un sistema mixto que combine aquellos con tracción de ciclo.
- h) **Servicio de recarga:** suministro de energía eléctrica para la carga de baterías de vehículos eléctricos o vehículos híbridos enchufables.
- i) **Servicio de recarga de Gas Natural:** suministro de gas natural para la carga de vehículos propulsados por GNC/GNL, GLP y BIOGAS.
- j) **Servicio de recarga de Hidrógeno:** suministro de hidrógeno para la carga de vehículos propulsados por dicho combustible.
- k) **Equipamiento auxiliar:** todo producto, equipamiento, servicio, proceso o tecnología externa a los vehículos de movilidad sustentable enunciados en los incisos precedentes de este artículo que, a criterio de la Autoridad de Aplicación, sea útil o necesario para ellos o para la infraestructura comprendiendo: cargadores, estaciones de recarga, equipo de licuefacción, herramientas específicas, máquinas, equipos, instrumentos de medición, software y hardware operativo u otros, siempre

que estén específicamente destinados a asistir, mejorar o dotar de funcionalidad a vehículos de movilidad sustentable.

- l) **Autopartes:** las partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y sistemas integrantes del vehículo o autoparte y procesos industriales reconocidos por la Ley de Promoción de Inversiones para la Industria automotriz (Ley 27.686), alcanzados por la presente ley.
- m) **Electropartes:** partes, piezas, subconjuntos, conjuntos y sistemas integrales que se apliquen a la producción, funcionamiento u operación de los vehículos previstos en este régimen.

La Autoridad de Aplicación podrá incluir nuevas tecnologías alternativas de movilidad que contribuyan a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, de acuerdo con los avances científicos y tecnológicos reconocidos a nivel internacional.

ARTÍCULO 4°. – Objetivos. Son objetivos de la presente Ley:

- a) Incentivar las inversiones en el país de nuevos proyectos destinados a la producción de vehículos eléctricos e híbridos.
- b) Incentivar la radicación y desarrollo de proveedores de electropartes y equipamiento auxiliar en el territorio nacional.
- c) Fomentar la formación profesional y técnica relativa a la electromovilidad.
- d) Contribuir a la diversificación de las exportaciones argentinas.
- e) Fomentar el desarrollo industrial de la cadena de valor de litio y baterías, propiciando su incorporación en la fabricación nacional de vehículos eléctricos e híbridos.
- f) Contribuir a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en materia de movilidad y a reducir los impactos negativos de la actividad sobre el ambiente y la salud de las personas.

ARTÍCULO 5°. - Podrán adherir al régimen creado por el artículo 1° las personas jurídicas constituidas en la República Argentina o habilitadas para actuar dentro de su territorio, y se encuentren inscriptas en el Registro Único de la Matriz Productiva, creado por la Resolución N° 446 de fecha 8 de Septiembre de 2016 del EX MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, y sus modificatorias, y cuya actividad sea la producción de vehículos eléctricos, vehículos híbridos eléctricos, electropartes y equipamiento auxiliar para la electromovilidad, según las condiciones de la presente Ley.

Podrán acceder a los beneficios establecidos, las personas jurídicas que cuenten con proyectos de inversión o en marcha, aprobados por la Autoridad de Aplicación, para la producción de vehículos eléctricos y/o híbridos, electropartes o equipamiento auxiliar

para la electromovilidad, en el marco de la presente Ley y sus normas reglamentarias y complementarias.

Podrán acceder a los beneficios establecidos en el Capítulo VI del Título II las personas físicas o jurídicas inscriptas en el Registro Nacional de Infraestructura de Carga de Vehículos Eléctricos y Vehículos Eléctricos Híbridos que instalen dicha infraestructura en estacionamientos de uso público y/o de uso privado, según lo establecido en la Resolución de la Secretaría de Energía N° 817 del año 2023 y a su vez cuenten con un proyecto de inversión aprobados por la Autoridad de Aplicación.

CAPÍTULO II

Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable

ARTÍCULO 6°. - **Plan Estratégico Nacional.** La Autoridad de Aplicación elaborará un Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable observando la última Contribución Determinada a Nivel Nacional presentada en el marco del Acuerdo de París sobre Cambio Climático, entre otras consideraciones, mediante un proceso participativo que involucre a los sectores interesados, y que será actualizado cada tres (3) años y como base tendrá el seguimiento de la huella de carbono.

El Plan será de acceso público, conforme los criterios de transparencia activa dispuestos por la Ley N° 27.275 sobre Derechos de Acceso a la Información Pública y privada.

El Plan Estratégico Nacional incluirá:

- a) Metas de recambio y modernización de la flota vehicular convencional, pública y privada, para el transporte de personas y/o cargas.
- b) Establecimiento de un sistema de indicadores de cumplimiento de movilidad sustentable, recomendando el período para su actualización.
- c) Impulso de políticas de promoción y fomento de la industria nacional afín al objeto y meta establecida en la presente ley.
- d) Planificación de una red de recarga eléctrica, estaciones de carga de gas natural (GNC/GNL), biogás, GLP y combustibles sintéticos, e hidrógeno geográficamente eficiente, que garantice el desplazamiento autónomo de las opciones vehiculares de movilidad sustentable en todo el territorio nacional, de acuerdo con las diferentes tecnologías y las particularidades de cada región.
- e) Definición del programa de adquisiciones del Estado Nacional para el recambio de la flota vehicular afectada al uso oficial. Tanto en procesos licitatorios como en

contrataciones directas, el Estado Nacional tendrá en consideración la adquisición de los vehículos comprendidos en la presente ley, conforme lo establezca la reglamentación.

- f) Determinación de los mecanismos de capacitación, estándares y condiciones para la reconversión, educación e información en relación con los diversos aspectos técnicos y de seguridad de la movilidad sustentable.
- g) Promoción en el transporte pesado el uso de tecnologías comprendidas en el artículo 4°, como son el gas natural comprimido, el gas natural licuado, el gas licuado de petróleo, combustibles sintéticos, biogás, eléctrico, híbrido e hidrógeno, a fin de promover la disminución de emisiones en el corto plazo.
- h) Establecimiento, en el marco de sus competencias y en caso de corresponder, de nuevos incentivos no previstos.
- i) Propuestas referidas a la circulación vehicular que fomenten la movilidad sustentable de acuerdo con los objetivos de la presente ley.
- j) Promover la adecuación de los organismos técnicos existentes que acompañen el desarrollo y la evolución de estas tecnologías.
- k) Elaborar metas concernientes a reducción de huellas de carbono.
- l) Promover la integración regional e internacional en materia de movilidad sustentable.
- m) Integración regional: articulación con el MOVER que tiende al motor híbrido con combustión interna con etanol.

CAPÍTULO III

Autoridad de Aplicación

ARTÍCULO 7°. - **Autoridad de Aplicación.** La Autoridad de Aplicación de esta ley será la Secretaría de Industria de la Nación o ente que la reemplace y el Instituto de la Movilidad creado por la Ley 27.686.

ARTÍCULO 8°. - **Funciones.** Son funciones de la Autoridad de Aplicación:

- a) Coordinar, formular, actualizar y ejecutar el Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable, establecido en el artículo 5 de la presente ley, promoviendo su difusión.
- b) Crear una Mesa Interministerial de Movilidad Sustentable, en el marco de las competencias asignadas al Instituto de la Movilidad Sustentable, creado por la Ley 27.686 y articulada por la Secretaría de Industria e integrada por representantes de los organismos Nacionales de Transporte, Medio Ambiente, Ciencia y tecnología y Energía,

órganos reguladores y actores relevantes de la movilidad sustentable, los cuales contribuirán a la elaboración y actualización del Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable.

c) Poner en marcha un plan de objetivos de movilidad sustentable, realizar sus actualizaciones y publicación.

d) Impulsar la cooperación en investigación, desarrollo e innovación científica entre actores públicos, privados, nacionales o internacionales, a los efectos de promover la industria nacional y su cadena de valor en forma integral, afín al objeto y metas establecidas en la presente ley.

e) Promover la capacitación, educación e información de beneficios de la movilidad sustentable, en orden a la protección ambiental, la salud y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

f) Impulsar la normativa técnica para la implementación de la ley, particularmente para la instalación y funcionamiento de las estaciones de carga y recarga, tanto a nivel particular como en lugares públicos y semipúblicos, tendiendo a la unificación de la misma y en acuerdo con las tendencias y realidades de los mercados destino de exportación.

g) Actualizar la normativa de tránsito y seguridad vial en pos de integrar adecuadamente las tecnologías, al principio fundamental de esta ley.

h) Promover la adopción y difusión de protocolos, conforme estándares internacionales, en lo relativo a procedimientos de actuación en caso de siniestros o incidentes, por cuerpos de seguridad y emergencias sanitarias y de protección civil.

i) Fiscalizar el cumplimiento de esta ley y su normativa complementaria.

j) Dictar toda otra norma reglamentaria necesaria para el cumplimiento de los objetivos de la presente ley.

TITULO II

CAPÍTULO I

De los beneficios para la producción de electropartes y equipamiento auxiliar para la electromovilidad

ARTÍCULO 9°. - Las empresas fabricantes de electropartes y equipamiento auxiliar para la electromovilidad podrán disponer de un bono de crédito fiscal por las ventas realizadas de los bienes detallados en el ANEXO I de la presente Ley.

Dicho bono será por un monto equivalente a un porcentaje del valor ex fábrica neto de impuestos y transferencias, será transferible por única vez, y su alícuota será determinada por la Autoridad de Aplicación entre el CUATRO POR CIENTO (4%) y el QUINCE POR CIENTO (15%).

La Autoridad de Aplicación establecerá las correspondientes posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM) de los bienes listados en el ANEXO I y podrá modificar dicho Anexo, mediante decisión fundada en razones técnicas, pudiendo dictar las normas aclaratorias y/o complementarias que considere necesarias a tal efecto.

ARTÍCULO 10°. - El beneficio establecido en el presente Capítulo tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2035.

CAPÍTULO II

De los beneficios para la fabricación de vehículos eléctricos e híbridos

ARTÍCULO 11°. - Podrán acceder a los beneficios del presente Capítulo, las empresas que sean fabricantes de vehículos de las Categorías M y N, establecidas en la Ley N° 24.449 y sus normas complementarias.

ARTÍCULO 12°. - Las empresas adheridas que presenten proyectos de nuevas inversiones, podrán acceder a un cupo fijo anual de importación con reducción arancelaria de vehículos eléctricos e híbridos contemplados en las posiciones arancelarias establecidas en el ANEXO II de la presente Ley, por TRES (3) años desde la fecha de aprobación del proyecto por parte de la Autoridad de Aplicación, y que será asignado por la Autoridad de Aplicación en función la inversión comprometida por cada empresa y los criterios establecidos en el artículo 9°, según el siguiente esquema:

Monto de Inversión comprometida	Cupo anual
50 a 250 millones de dólares	Hasta 400 unidades
250 a 500 millones de dólares	Hasta 900 unidades
Mayores a 500 millones de dólares	Hasta 2.000 unidades

ARTÍCULO 13°. - El cupo resultante de la sumatoria de todos los proyectos aprobados por la Autoridad de Aplicación, según fuera establecido en el artículo precedente, no podrá superar las seis mil (6.000) unidades al año. El Poder Ejecutivo Nacional podrá, con carácter excepcional, modificar este límite en caso de resultar necesario para un mayor desarrollo del mercado de vehículos eléctricos e híbridos.

En caso de que la sumatoria de cupos asignados superen las unidades citadas en el párrafo anterior, se dará prioridad de asignación de cupo según magnitud del proyecto y su fecha de inicio. La Autoridad de Aplicación dictará las normas complementarias para determinar los criterios específicos de priorización.

ARTÍCULO 14°. - Los beneficios establecidos por el artículo 10° de la presente ley caducarán el 31 de diciembre de 2035, independientemente de la fecha de presentación, de aprobación, y de puesta en marcha del proyecto.

ARTÍCULO 15°. - Las empresas adheridas podrán acceder a un cupo variable de importación con reducción arancelaria de vehículos eléctricos e híbridos contemplados en las posiciones arancelarias establecidas en el ANEXO II de la presente Ley, siempre que cuenten con proyectos en marcha para la producción de vehículos eléctricos o híbridos. Este cupo se ajustará a las cantidades de vehículos nacionales vendidas en el mercado interno o exportadas durante el año calendario inmediatamente anterior y el Nivel de Contenido Nacional que presentan los vehículos producidos vinculados a los proyectos.

El cupo variable de importación con reducción arancelaria se determinará en función de la tabla detallada en el ANEXO III, debiendo ser el Nivel de Contenido Nacional de un mínimo de 20% para los primeros tres años y luego, se incrementará de manera gradual hasta alcanzar el 40%.

ARTÍCULO 16°. - Los beneficios establecidos por el artículo anterior caducarán el 31 de diciembre de 2035, independientemente de la fecha en que se haya producido la venta

en el mercado interno o la exportación.

ARTÍCULO 17°. - El valor máximo por vehículo equivalente a UNA (1) unidad del cupo de reducción arancelaria será de treinta mil dólares (USD 30.000) de valor FOB, contabilizando una (1) unidad de cupo adicional por cada rango de equivalencia que supere dicho valor máximo.

ARTÍCULO 18°. - Los vehículos alcanzados por los beneficios establecidos en el presente Capítulo quedarán sujetos a las siguientes alícuotas de importación:

- I. Si la empresa cuenta con proyecto aprobado para la producción de vehículos eléctricos:
 - a) Para la importación de vehículos híbridos enchufables: una alícuota del 5% para vehículos completos totalmente armados (CBU) y para aquellos completos semi desarmados (SKD). En el caso de completos totalmente desarmados (CKD) la alícuota será del 2%.
 - b) Para la importación de vehículos eléctricos: una alícuota del 5% para vehículos completos totalmente armados (CBU) y para aquellos completos semi desarmados (SKD). En el caso de completos totalmente desarmados (CKD) la alícuota será del 0%.
 - c) Para la importación de vehículos eléctricos híbridos no enchufables: una alícuota del 10% para vehículos completos totalmente armados (CBU) y para aquellos completos semidesarmados (SKD). En el caso de completos totalmente desarmados (CKD) la alícuota será del 5%.
- II. Si la empresa cuenta con proyecto aprobado para la producción de vehículos híbridos enchufables:
 - a) Para la importación de vehículos híbridos enchufables: una alícuota del 5% para vehículos completos totalmente armados (CBU) y para aquellos completos semi desarmados (SKD). En el caso de completos totalmente desarmados (CKD) la alícuota será del 2%.
 - b) Para la importación de vehículos eléctricos: una alícuota del 5% para vehículos completos totalmente armados (CBU) y para aquellos completos semi desarmados (SKD). En el caso de completos totalmente desarmados (CKD) la alícuota será del 0%.

- c) Para la importación de vehículos eléctricos híbridos no enchufables: una alícuota del 12% para vehículos completos totalmente armados (CBU) y para aquellos completos semidesarmados (SKD). En el caso de completos totalmente desarmados (CKD) la alícuota será del 8%.
- III. Si la empresa cuenta con proyecto aprobado para la producción de vehículos híbridos no enchufables:
- a) Para la importación de vehículos híbridos enchufables: una alícuota del 5% para vehículos completos totalmente armados (CBU) y para aquellos completos semi desarmados (SKD). En el caso de completos totalmente desarmados (CKD) la alícuota será del 2%.
 - b) Para la importación de vehículos eléctricos: una alícuota del 5% para vehículos completos totalmente armados (CBU) y para aquellos completos semi desarmados (SKD). En el caso de completos totalmente desarmados (CKD) la alícuota será del 0%.
 - c) Para la importación de vehículos eléctricos híbridos no enchufables: una alícuota del 15% para vehículos completos totalmente armados (CBU) y para aquellos completos semidesarmados (SKD). En el caso de completos totalmente desarmados (CKD) la alícuota será del 10%.

ARTÍCULO 19°. - El cupo variable de importación establecido en el Artículo 13 no podrá superar las seis mil (6.000) unidades al año por empresa. El Poder Ejecutivo Nacional podrá modificar este límite en caso de tratarse de proyectos de exportación de gran escala.

En caso de que la sumatoria de cupos asignados superen las unidades citadas en el párrafo anterior, se dará prioridad de asignación de cupo según magnitud del proyecto y su fecha de inicio. La Autoridad de Aplicación dictará las normas complementarias para determinar los criterios específicos de priorización.

ARTÍCULO 20°. - Los cupos establecidos en el presente Capítulo podrán ser utilizados únicamente en el período fiscal para los que fueron otorgados.

La Autoridad de Aplicación podrá extender el plazo del párrafo precedente por seis meses ante el requerimiento fundado de la parte interesada.

ARTÍCULO 21°. - Los fabricantes que gocen del beneficio mencionado en los artículos

9° y 13° deberán otorgar a favor de la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS, dependiente de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS, entidad autárquica en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMÍA, una garantía por la diferencia entre el derecho de importación aplicable bajo el régimen general y el efectivamente abonado.

La misma será liberada verificado el cumplimiento de las disposiciones del presente régimen y será utilizada a los fines de ejecutar las penalidades correspondientes en caso de detectarse incumplimientos o un uso indebido del beneficio otorgado.

CAPÍTULO III

De los beneficios a la importación de electropartes no producidas en el país

ARTÍCULO 22°. - Se establece un arancel de importación del DOS POR CIENTO (2%) para la importación de electropartes destinadas a los proyectos de producción de los vehículos híbridos y eléctricos, siempre y cuando las mismas no fueran producidas en el ámbito del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y no se encuentren contempladas en el "Acuerdo sobre la Política Automotriz Común entre la REPÚBLICA ARGENTINA y la REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL".

Sólo podrán acogerse a este beneficio los fabricantes de vehículos eléctricos e híbridos eléctricos de Categorías L, M y N, establecidas en la Ley N° 24.449 y sus normas complementarias. Las autopartes importadas deberán ser utilizadas exclusivamente a los fines de dichos proyectos.

La Autoridad de Aplicación establecerá el listado con sus correspondientes posiciones arancelarias de la Nomenclatura Común del Mercosur (NCM) de los bienes comprendidos por este beneficio, dictando las normas aclaratorias y/o complementarias que considere necesarias a tal efecto.

ARTÍCULO 23°. - El beneficio establecido por el artículo precedente tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2035.

CAPÍTULO IV

De los beneficios a la exportación de electropartes, de vehículos eléctricos e híbridos y equipamiento auxiliar a la electromovilidad

ARTÍCULO 24°- Fíjase hasta el 31 de diciembre de 2035 un derecho de exportación del CERO POR CIENTO (0%) a la exportación de los bienes producidos al amparo de los proyectos aprobados en el marco del presente régimen.

CAPÍTULO V

De los beneficios a la producción de vehículos de movilidad personal

ARTÍCULO 25°. - Los fabricantes de vehículos de la Categoría L, establecida en la Ley N° 24.449 y sus normas complementarias, bicicletas con asistencia eléctrica al pedaleo asistido certificadas según Resolución N° 220/03 de la ex Secretaría de Industria, Comercio, y de la Pequeña y Mediana Empresa, y otro tipo de vehículos de movilidad personal que defina la Autoridad de Aplicación, en tanto se incorporen a las regulaciones y definiciones de la Ley de Tránsito, podrán acceder a un bono de crédito fiscal, cuya alícuota será del OCHO POR CIENTO (8%) o el DOCE POR CIENTO (12%) del valor ex fábrica, neto de impuestos y transferencias, sobre el total de las ventas realizadas de dichos vehículos eléctricos, que podrá destinar al pago de impuestos nacionales.

Los bonos de crédito fiscal serán nominativos y podrán ser cedidos a terceros por una única vez siempre que el cedente se encuentre en normal cumplimiento de sus obligaciones tributarias y previsionales.

ARTÍCULO 26°. - La alícuota del bono de crédito fiscal establecido en el artículo precedente se determinará según el Contenido Mínimo Nacional que se detalla en el Anexo IV, que se establecen según tipo de vehículo y será medido siguiendo la fórmula establecida en el artículo 12 de la Ley 27.263.

La Autoridad de Aplicación podrá establecer la alícuota y las reglas de Contenido Mínimo Nacional para la incorporación al presente beneficio de otro tipo de vehículos de movilidad personal en tanto se incorporen a las regulaciones y definiciones de la Ley de Tránsito.

ARTÍCULO 27°. - El beneficio establecido en el presente Capítulo tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre del año 2035.

CAPÍTULO VI

De los beneficios a las inversiones en infraestructura de carga

ARTÍCULO 28°. - Los sujetos definidos en el tercer párrafo del artículo 5° de la presente podrán gozar de los siguientes beneficios en las formas que establezca la reglamentación por la adquisición de equipamiento auxiliar destinado a desarrollar infraestructura:

- a) **Devolución anticipada del Impuesto al Valor Agregado:** Sobre los comprobantes de facturación emitidos a favor de los beneficiarios por la adquisición de bienes nuevos, fabricación, elaboración, construcción de obras de infraestructura y/o importación definitiva de equipamiento auxiliar para el desarrollo de la infraestructura de carga.

La devolución se hará operativa luego de transcurridos dos (2) períodos fiscales como crédito fiscal para la cancelación de obligaciones impositivas y siempre que los bienes integren el patrimonio de los beneficiarios y el importe resultante no haya sido absorbido por débitos fiscales.

- b) **Amortización acelerada en el Impuesto a las Ganancias:** los sujetos beneficiarios podrán practicar la amortización acelerada en el Impuesto a las Ganancias a partir del período fiscal de afectación del bien, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 88 de la Ley del Impuesto a las Ganancias (t.o. 2019), conforme a lo dispuesto a continuación:

- i. Para inversiones realizadas hasta el 31 de diciembre de 2029, en bienes amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados durante el período -nuevos en todos los casos-, en hasta un máximo de DOS (2) cuotas anuales, iguales y consecutivas cuando se trate de equipamiento auxiliar destinado a construir infraestructura de carga para vehículos eléctricos.
- ii. Para inversiones realizadas entre el 1° de enero de 2030 y el 31 de diciembre de 2035, en bienes amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados durante el período -nuevos en todos los casos-, en hasta un máximo de TRES (3) cuotas anuales, iguales y consecutivas cuando se trate de equipamiento auxiliar destinado a construir infraestructura de carga para vehículos eléctricos.

CAPÍTULO VII

De la extensión de los beneficios vigentes

ARTÍCULO 29°. - Reemplácese el artículo 21° de la Ley N° 27.263 "Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino" por el siguiente:

"Artículo 21. — Fíjase hasta el 31 de diciembre de 2027 el plazo para que las empresas interesadas puedan solicitar su incorporación al mismo, pudiendo recibir los beneficios hasta el 31 de diciembre de 2035.

No obstante, las solicitudes que se realicen con posterioridad a los primeros cinco (5) años de vigencia, en ningún caso podrán acceder a los beneficios previstos por la presente ley por un plazo adicional a dos (2) años, cumplido el plazo establecido en el párrafo anterior."

ARTÍCULO 30°. - Reemplácese el artículo 7° de la ley N° 27.686 "Promoción de Inversiones en la Industria Automotriz-Autopartista y su cadena de valor" por el siguiente:

"Artículo 7°. — Podrán acceder a los beneficios establecidos en el presente título las personas jurídicas constituidas en la República Argentina o habilitadas para actuar dentro de su territorio comprendidas en el inciso a) del artículo 53 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 2019 y sus modificaciones, que cuenten con proyectos de inversión aprobados por la Autoridad de Aplicación en el marco de la presente ley y sus normas reglamentarias y complementarias, destinados a la producción de los bienes y/o al desarrollo de las actividades detalladas en el artículo precedente.

El plazo de puesta en marcha no podrá exceder de los tres (3) años computados desde la aprobación del proyecto por parte de la Autoridad de Aplicación, plazo que podrá ser prorrogado a pedido del interesado o de la interesada por causas debidamente fundadas.

El plazo de puesta en marcha, incluidas sus prórrogas, en ningún caso podrá ser posterior al 31 de diciembre de 2035.

Se entiende por puesta en marcha a aquella en la cual se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que todas las inversiones comprendidas en las diferentes etapas del proyecto aprobado se hubieran realizado; y

La Autoridad de Aplicación determinará los plazos, formas y condiciones que deberán observar las presentaciones de los proyectos que se realicen al amparo de la presente ley, a efectos de su análisis y aprobación, y tendrán que considerar, entre otros aspectos de relevancia, el monto de la inversión mínima que deberá comprometerse, la escala de producción, el impacto sobre el empleo, la competitividad de la cadena de valor automotriz-autopartista, la generación de valor agregado, la incorporación de nuevas tecnologías y capacidad exportadora."

TÍTULO III

OTRAS DISPOSICIONES

CAPÍTULO I

De la Formación Profesional y Monitoreo de la Electromovilidad

ARTÍCULO 31°. - Establézcase, en el ámbito del Instituto de la Movilidad creado por la Ley N° 27.686, una comisión a cargo del diseño y planificación de las carreras, tecnicaturas y cursos de capacitación con orientaciones en los tópicos relativos a la cadena de valor de vehículos eléctricos e híbridos eléctricos, a fin de promover la formación de técnicos y profesionales especializados, con foco en la innovación y el desarrollo de nuevas plataformas productivas.

Asimismo, la comisión deberá encargarse de identificar las ocupaciones y perfiles vinculados con la electromovilidad en los procesos de producción de autopartes, vehículos terminados, los servicios de mantenimiento requeridos, y todo perfil profesional requerido para garantizar el despliegue de la electromovilidad en el país.

El Instituto de la Movilidad deberá garantizar y priorizar la participación de los Centros de Formación Profesional de los sindicatos dentro del esquema de formación.

La implementación de dicha comisión y su composición se realizará conforme a su propio estatuto interno y los mecanismos de gobernanza establecidos.

ARTÍCULO 32°. - El Poder Ejecutivo Nacional, a través del órgano que indique, asistirá al Instituto de la Movilidad en la creación de carreras profesionales, terciarias, tecnicaturas y capacitaciones según fuera mencionado en el artículo precedente.

ARTÍCULO 33°. - A los fines de cumplir con lo dispuesto en los artículos precedentes se destinará, por lo menos, un 20% de los recursos del Fondo del Instituto de la Movilidad, creado por el artículo 28° de la Ley 27.686, siempre y cuando los mismos fueran demandados.

ARTÍCULO 34°. - Créase dentro del Observatorio del Transporte, en la órbita del Ministerio de Transporte, la división de Movilidad Sostenible, a fin de consolidar, procesar y poner a disposición pública todo aquello que refiera al cumplimiento de las metas nacionales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el Sector Transporte, incluyendo lo referido a la renovación de flotas vehiculares hacia nuevas tecnologías, como la movilidad eléctrica.

CAPÍTULO II

Certificación de reconversión y seguros

ARTÍCULO 35°. - La Autoridad de Aplicación convocará a los organismos técnicos competentes, incluyendo al INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGÍA INDUSTRIAL, organismo descentralizado actuante en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMÍA, para la elaboración de una certificación y reglamento referente a la aplicación de la tecnología de conversión de vehículos con motor de combustión interna en vehículos eléctricos.

ARTÍCULO 36°. - El PODER EJECUTIVO NACIONAL arbitrará, por intermedio de la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN, organismo descentralizado actuante en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMÍA, las medidas necesarias para que los aseguradores ofrezcan pólizas que den cobertura:

- a) a los vehículos enumerados en el artículo 3°, equivalentes en monto y cobertura a las que aplican a pólizas de los vehículos convencionales.
- b) a empresas que operen estaciones de recarga y a las instalaciones de recarga domiciliarias.

CAPÍTULO III

Disposiciones complementarias

ARTÍCULO 37°. - **Autoridades locales.** Invitase a las provincias, municipios y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente ley, como asimismo a regular de manera armónica con el objeto de ésta, la promoción de beneficios, para darle cumplimiento a la presente ley.

ARTÍCULO 38°. - **Reglamentación.** El Poder Ejecutivo reglamentará la presente en el plazo de noventa (90) días desde su promulgación.

ARTÍCULO 39°. - De forma. Comuníquese al Poder Ejecutivo. -

Mario Manrique

Carlos Castagneto

Julia Strada

Vanesa Siley

José Gómez

Pablo Carro

Blanca Inés Osuna

Carolina Yutrovic

ANEXO I

Listado de electropartes alcanzadas por beneficios dispuestos por el Capítulo I del Título II

- A. Celdas
- B. Módulos de baterías
- C. Packs de Baterías de litio
- D. Inversor de corriente
- E. Convertidor CC-CC
- F. Cargador a bordo
- G. Battery Management System (BMS)
- H. Unidad de control del vehículo (VCU)
- I. Unidad de distribución de energía (PDU)
- J. Transmisión para vehículos eléctricos
- K. Motor eléctrico sincrónico
- L. Motor eléctrico asincrónico
- M. Frenos regenerativos
- N. Chasis eléctrico para buses
- O. Celdas de combustible
- P. e-Powertrain

Listado de equipamiento auxiliar

- A. Cargador de batería
- B. Cable Cargador de batería ion-litio
- C. Estación de carga y sus componentes
- D. Conectores.

ANEXO II

Listado de posiciones arancelarias alcanzadas por cupo fijo y variable de importación con reducción arancelaria

8703.21.00

8703.22.10

8703.22.90

8703.23.10

8703.23.90

8703.24.10

8703.24.90

8703.31.10

8703.31.90

8703.32.10

8703.32.90

8703.33.10

8703.33.90

8703.90.00

8704.21.90

8704.31.90

8704.90.00

ANEXO III

Cupo Variable de Importación con reducción arancelaria según Nivel de Contenido Nacional y exportaciones o venta al mercado interno

Contenido Nacional*	Cupo por Exportación	Cupo por Mercado Interno
20%	12	14
25%	11	13
30%	10	12
35%	9	11
40%	8	10
45%	6	8
50%	4	6
55%	3	5
60%	2	4
65%	1	3
>65%	1	3

*El Contenido Nacional se determina según la forma de cálculo establecida en el artículo 12° inciso de la Ley N° 27.263.

ANEXO IV

Alícuota del Bono Electrónico de Crédito Fiscal y Contenido Mínimo Nacional para vehículos de Categoría L

- I. Para vehículos con CMN mayor al TREINTA POR CIENTO (30%), sin considerar la batería, se otorgará bonos de crédito fiscal del OCHO POR CIENTO (8%) sobre las ventas.
- II. Para vehículos con batería nacional, según los criterios establecidos por la Autoridad de Aplicación, se otorgarán bonos de crédito fiscal del OCHO POR CIENTO (8%) sobre las ventas.
- III. Para vehículos con CMN mayor al CUARENTA POR CIENTO (40%), se otorgarán bonos de crédito fiscal del DOCE POR CIENTO (12%) sobre las ventas.
- IV. Para vehículos con batería nacional, según los criterios establecidos por la Autoridad de Aplicación, y con CMN mayor al DIEZ POR CIENTO (10%) sin considerar la batería, se otorgarán bonos de crédito fiscal del DOCE POR CIENTO (12%) sobre las ventas.

Alícuota del Bono Electrónico de Crédito Fiscal y Contenido Mínimo Nacional para vehículos de Bicicletas con asistencia eléctrica al pedaleo alcanzadas por Resolución N° 220/03 de la ex Secretaría de Industria, Comercio, y de la Pequeña y Mediana Empresa

- I. Para vehículos con CMN mayor al CUARENTA POR CIENTO (40%), sin considerar la batería, se otorgarán bonos de crédito fiscal del OCHO POR CIENTO (8%) sobre las ventas.
- II. Para vehículos con batería nacional, según los criterios establecidos por la Autoridad de Aplicación, se otorgarán bonos de crédito fiscal del OCHO POR CIENTO (8%) sobre las ventas.
- III. Para vehículos con CMN mayor al CINCUENTA POR CIENTO (50%), se otorgarán bonos de crédito fiscal del DOCE POR CIENTO (12%) sobre las ventas.
- IV. Para vehículos con batería nacional, según los criterios establecidos por la Autoridad de Aplicación, y con CMN mayor al DIEZ POR CIENTO (10%) sin considerar la batería, se otorgarán bonos de crédito fiscal del DOCE POR CIENTO (12%) sobre las ventas.

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente,

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer un marco legal, económico y de difusión pública que promueva progresivamente la utilización masiva de movilidad sustentable. Al mismo tiempo, se declara de interés nacional la política de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) provenientes del sector automotor terrestre.

Argentina debe hacer su aporte a la lucha global contra el cambio climático y transformarla en una oportunidad para el desarrollo productivo. Por lo tanto, este proyecto busca ampliar las exigencias en materia de eficiencia energética y descarbonización de la industria automotriz, estimulando la producción nacional de nuevas tecnologías y la formación de un ecosistema que acompañe en la transición hacia nuevas formas más eficientes de movilidad.

El artículo 41 de nuestra Constitución Nacional consagra el derecho a gozar de "un ambiente sano, equilibrado, apto para el desarrollo humano y para que las actividades productivas satisfagan las necesidades presentes sin comprometer las de las generaciones futuras". De esta manera, queda claro que el bien jurídico protegido es el equilibrio ambiental, imponiendo asimismo el deber de preservarlo.

Nuestro país ha suscripto el Acuerdo de París, incorporado a nuestra legislación con carácter de Ley bajo el número 27.270. De esta manera, Argentina integra el conjunto de 195 naciones que han tomado el compromiso de trabajar conjuntamente para reducir emisiones ambientales del tipo de GEI. El Acuerdo de París COP21 postula metas de reducción que los países han suscripto con el objetivo de que en el año 2050 el calentamiento global no supere en 2°C la temperatura media global de niveles preindustriales (única forma de que los efectos del calentamiento no provoquen cambios irreversibles).

Si bien en los países en vías de desarrollo las responsabilidades en la contribución a la crisis ambiental, por un lado, y las urgencias sociales por el otro, son diferentes a la de los países más desarrollados, es una agenda que avanza con fuerza y despliega en su avance oportunidades virtuosas.

En términos de transición energética, se sabe que el transporte es un importante demandante de energía y por lo tanto un efector central, objeto de evaluaciones y programas de eficiencia energética en todos los países involucrados.

Por su parte, la movilidad sustentable, que incluye a la movilidad eléctrica y a otros modos tecnológicos de la misma, es la forma principal de eficiencia energética actualmente en el transporte.

En la Región, Uruguay, Paraguay, Chile, Brasil, Costa Rica, Colombia, Ecuador y México han avanzado con distinto grado de progreso en la transformación de flotas de vehículos urbanos de pasajeros. En los Estados Unidos de América, Canadá, Alemania, Francia, España y en particular China, se avanza rápidamente hacia un desafío específico: que la movilidad sustentable sea centro de gravedad del transporte público de pasajeros y a su vez disparador de actividades económicas emergentes. Cabe resaltar que este cambio tecnológico va de la mano de nuevas modalidades de administración y gestión del transporte, especialmente en las grandes ciudades.

En tal sentido, Argentina no debe quedar aislada de este fenómeno: o nos toca recibir su impacto sin ninguna acción de nuestra parte y somos testigos de cómo un importante campo de desarrollo industrial automotor y su tejido autopartista quedan rezagados hasta su eventual desaparición, o aprovechamos la ventana de oportunidad inédita que nos brinda la irrupción de las nuevas tecnologías.

Argentina puede insertarse de forma temprana en la cadena global de la electromovilidad. En términos de su razonabilidad, esta iniciativa promueve y da el puntapié impostergable a una nueva tecnología en movilidad en nuestro país.

Existen numerosos proyectos presentados en esta Honorable Cámara de Diputados de la Nación que no han alcanzado los consensos suficientes. Este proyecto de ley es producto del aprendizaje de todos los aportes recibidos con un marcado enfoque productivo y de incorporación de un nuevo perfil industrial para el país. Por ello, se prevé desarrollar un plan estratégico nacional que promueva una mejor articulación entre el sistema productivo y el quienes hacen investigación, que avance en la definición de nichos estratégicos y gestionar activamente la transición ante la amenaza que representa para muchos sectores asociados a la industria automotriz tradicional.

La nueva movilidad no debe ser una política de un gobierno, sino una política de Estado, por lo que buscamos consensos transversales en todo el espectro político, empresario y de los trabajadores. Las experiencias internacionales dan cuenta de que la transición a la sostenibilidad no puede ser llevada adelante por los mercados solos, sino que en todos los casos el Estado debe direccionar el proceso. Por lo tanto, este desafío requiere un Estado capaz de innovar, asumir riesgos, emprender e invertir junto con el sector privado. Es necesario construir una idea ordenadora, una gran estrategia que pueda dar dirección, coherencia y consistencia a esta iniciativa para así potenciarla y lograr hacer de esta transición una nave de bandera para todos los argentinos.

El mundo busca en América Latina una plataforma para la nueva movilidad sustentable y Argentina presenta condiciones óptimas que posibilitan el ingreso de nuevas inversiones por la presencia de materia prima clave en abundancia para la movilidad sustentable: cobre, litio y energías renovables; por la existencia de un tejido autopartista robusto y antecedentes en industria automotriz; recursos humanos y técnicos de alto nivel.

La clave del impacto del presente proyecto de ley radica en su capacidad para fusionar el enfoque sostenible con incentivos fiscales para la fabricación de vehículos eléctricos e híbridos. Así mismo, se promueven beneficios a la importación de electropartes no producidas en nuestro país. La promoción de la movilidad sustentable se enmarca en una política industrial automotriz en Argentina y apunta a complementar e interactuar con los regímenes vigentes de promoción a las inversiones en el sector automotriz y al desarrollo de su cadena de valor. Tal es el caso del Régimen de Desarrollo y fortalecimiento del autopartista argentino (Ley N°27.263) como la Promoción de inversiones en la Industria automotriz-autopartista y su cadena de valor (Ley N°27.686).

La presente iniciativa configurará un salto cualitativo importantísimo de nuestro país en esta materia. Asimismo, 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.