



Proyecto de  
**Ley de Promoción de la Electromovilidad**  
 Aportes al Proy. del P. Ejecutivo Nac. [0016-PE-2021](#), como:  
**"Propuesta de Unidad Multipartidaria y Multisectorial"**

## 1. PRESENTACIÓN

Señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Visto el proyecto de **Ley de Promoción de la Electromovilidad** N° [0016-PE-2021](#) presentado por el Poder Ejecutivo Nacional, y considerando el Proy. N° [0071-P-2019](#) presentado por nuestra institución: la **Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos-AAVEA** en 2019 en esta Honorable Cámara de Diputados de la Nación; así como **otros proyectos** de Legisladores de ambas Cámaras y **múltiples partidos**, más las diversas críticas o sugerencias que hemos relevado desde diversos sectores **gremiales, empresariales y técnicos**; es que presentamos más abajo el **texto completo** de la norma con los "aportes" al Proy. del Ejecutivo para su tratamiento en Comisiones del Congreso, como: **"Propuesta de UNIDAD MULTIPARTIDARIA y MULTISECTORIAL"**.

## 2. DEFINICIONES Y PRINCIPIOS BÁSICOS

### 2.1. Movilidad Sustentable MATERIAL, ENERGÉTICA y ECONÓMICAMENTE de Padres a Hijos:

Sistemas de Movilidad (y Desarrollo) Sustentable **material, energética y económicamente** a través del tiempo; son aquellos que producen un **impacto positivo neto** tal (incluyendo 'externalidades'), que **mejoran** o como mínimo **sostienen la economía social y calidad de vida** de padres a **hijos**; pero nunca las **empeoran** a través del tiempo por agotamiento de **recursos** o contaminación por **residuos**; buscando solo beneficios **personales** de **corto** plazo y **transfiriendo** como '**externalidades negativas**', costos y daños de padres **a hijos** y de particulares **al Estado**. Transferencias que el Art. 41 de la Constitución Nacional prohíbe, y manda **prevenir o recomponerlas** a legisladores y gobernantes como a productores y consumidores, e implementa esta Ley para sist.de movilidad.

Como es de público conocimiento, la **economía humana** es un **subsistema de la biósfera**, y esta a su vez es un sistema **abierto a la energía**<sup>1</sup> y prácticamente **cerrado a la materia**<sup>2</sup>. En este marco, aunque es difícil causar "impacto cero" sobre el ambiente con nuestros vehículos; es perfectamente **factible** con la tecnología **disponible**, implementar sistemas de movilidad cuya: eficiencia y gestión, de recursos y residuos, materiales y energéticos por ciclo de vida; generen un "**impacto SOSTENIBLE**" en el ambiente humano, que permita un "**impacto POSITIVO**" sobre la **ECONOMÍA** social y **calidad de VIDA** a través del **TIEMPO**; en lugar de "negativo" como hoy; donde las **empeoramos de padres a hijos** por **agotamiento** de recursos y **contaminación** por residuos, a propósito. Ya que, si así lo quisiéramos los ciudadanos, empresarios y legisladores actuales; podríamos alcanzar en aprox. **20 años** con una **ley como esta**, sistemas de movilidad suficientemente sustentables para producir el **DOBLE de beneficios económicos y fuentes de trabajo por la MITAD de subsidios, muertos y pérdidas** que los vehículos actuales, simplemente combinando **3 tecnologías** perfectamente **disponibles** ej: **>80%** de vehículos **eléctricos**, con **>80%** energías **renovables**, y **>80%** **economía circular** de materiales.

Para ello es **urgente** sancionar "**DE MÍNIMA**" un marco económico-legal **como el aquí propuesto**, basado en el del Ejecutivo (Proy. [0016-PE-2021](#)) y algunos '**Aportes**'. Promoviendo una progresiva pero **decidida reconversión** industrial y del uso, hacia la movilidad eléctrica y todo su ecosistema acompañante. Reconversión cuyo **COSTO** es **MENOR** que los actuales **subsidios previos y daños posteriores** que cada año transferimos al **Estado** y a nuestros **hijos**, al **retrasar este cambio** hacia **EFICIENTES vehículos eléctricos** (empezando por el Transporte Público y las Flotas del Estado); que **por cada kilómetro** consumirían **~2 a 4 veces menos energía y dinero** (de la Nación y cada usuario), y generarían **~2 a 4 veces menos contaminantes y daños** (a la Nación y cada habitante), solo por su eficiencia y **aunque la electricidad siga siendo generada** ej. con **Gas de Vaca Muerta**. Reconversión que además ya está decidida por **todas las automotrices** del mundo (incluidas las locales), y **los países con industria** automotriz. Solo que algunos por la '**ilusión**' de un beneficio a **corto plazo**, o el **miedo** al '**inevitable**' cambio hacia **contaminar menos** pero **ganar más con ello**; en lugar de aprovechar los **20 años sin impuestos+ayudas** de esta Ley para quienes quieran contaminar menos, la estamos postergando, haciendo que así el País pierda por cada año de retraso en sancionarla, millonarias **oportunidades de inversión** y miles de **puestos de trabajo**, que se van a países vecinos. Además de seguir derrochando **~2.500 Mill. US\$/Año** hace **~20 Años**, en **subsidiar el "TITANIC" de los Buses Diesel** ineficientes y contaminantes, mientras se hunde con nosotros adentro. Cuando con una **Ley como esta** por **lo mismo** o hasta **50%** de ello, podríamos tener **50% más** que hoy de: **producción** y **puestos** de trabajo, **exportaciones** regionales y divisas, **% de autopartes** nacionales, **cuota del mercado** latinoamericano, integración vertical de **cadena de valor del Litio**, etc.

<sup>1</sup> Abierto a la energía del sol y sus derivados o energías renovables, que ingresan diariamente en cantidades inmensamente superiores a las necesarias para la economía humana.

<sup>2</sup> Cerrado a la materia, que ingresa al planeta en cantidades casi nulas o despreciables respecto al consumo diario de recursos materiales de esta economía humana.

## **2.2. Cambiar para AUMENTAR la Producción, Exportaciones y Fuentes de trabajo; REDUCIENDO los Costos, Daños (y Subsidios) actuales de la Movilidad INSOSTENIBLE.**

Si se aprobara el Proyecto del Ejecutivo **tal como está, ya serviría** como base inicial. Pero si nos interesara generar **más beneficios** en **menor tiempo** para la **economía** social y calidad de **vida** de los argentinos; se podría realizar algunos '**aportes**' para que **cambiemos más RÁPIDO** y **más PROFUNDO** que otros actores de la región, aunque a la vez **contemplando mejor** a los diversos **sectores ECONÓMICOS y SOCIALES** más afectados. En este último sentido, se agrega un **Consejo Multisectorial** y mecanismos de **Transición Justa** (para empresas, trabajadores y localidades más vulnerables).

(Ver la **Presentación y Fundamentos** de nuestros aportes normativos en <https://aavea.org/biblioteca.html>, con las respuestas y soluciones a las críticas más frecuentes, para una movilidad más sostenible de padres a hijos)

A continuación, resumimos cuáles conceptos del proyecto consideramos **estratégico MANTENER**, y cuáles podrían **MODIFICARSE o AGREGARSE**; para avanzar más rápido, con más beneficios y menos pérdidas.

## **3. Lo que debería MANTENERSE y lo que podría APORTARSE o MODIFICARSE**

Si queremos **aprovechar** esta reconversión automotriz **inevitable**, cambiando **antes** y más **profundamente** que otros del mercado **regional**, para poder **reposicionarnos y crecer**, en lugar de extinguirnos durante el proceso:

### **3.1. Debería MANTENERSE como mínimo (del proyecto del Ejecutivo)**

- 1) Declaración de **Interés** (con las modificaciones propuestas más abajo).
- 2) **Objeto** (con las modificaciones propuestas más abajo).
- 3) Los 7 **Ejes** estratégicos.
- 4) La reconversión de **Flotas del estado** y de los **Buses** afectados al Transporte Público.
- 5) Los **beneficios impositivos y otros incentivos**, para productores, consumidores y servicios.
- 6) La **Agencia**.
- 7) El **Fondo** y sus fuentes de **recursos genuinos** como % de impuestos preexistentes.
- 8) El **Cronograma** de promoción en **3 etapas** hasta **2040**. Y la restricción en **2041 'solo' a la 'venta'** de nuevos que no estén en el Art.7 (implica los 100% a combustión), que igualmente podrán seguir '**CIRCULANDO**' **sin límite de tiempo**. Además, que promueve la **fabricación y venta** de '**HÍBRIDOS**' con motor de combustión, que **seguirán necesitando** las clásicas autopartes, combustibles, estac. de servicio, etc. **indefinidamente**.<sup>3</sup>

### **3.2. Lo viejo que SE MODIFICÓ o AMPLIÓ**

Art.1 **Interés**: agregado '**baterías de litio u otras químicas**' al listado de componentes por ser los centrales.<sup>4</sup>

Art.2 **Definición** Movilidad Sustentable: Movilidad **material y energéticamente** sustentable **a través del tiempo**...

Art.5 **Cronograma**: actualizadas las 3 etapas de 8 años, 7 y resto; a **7 años, 6, y resto**.<sup>5</sup>

Art.7 Inc.1.2 agregada **subdivisión** de **Vehic. Eléctrico Híbrido (VEH)** en:<sup>6</sup>

- a) **Vehículo Eléctrico Híbrido No-Enchufable (VEHN)**
- b) **Vehículo Eléctrico Híbrido Enchufable (VEHE)**
- c) **Vehículo Eléctrico de Autonomía Extendida (VEAE)**

Art.7 Inc.5. ampliado: "**o vector energético**".<sup>7</sup>

Art.62 Inc.8 **Fondo**: financiar la infraestructura de carga eléctrica **y de otros vectores sustentables**.<sup>8</sup>

Art.62 Inc.10 **Organizar o apoyar estrategias de concientización pública**... campañas gráficas, audiovisuales o electrónicas... competencias deportivas, exposiciones... u otras que contribuyan a la consecución del objeto...<sup>9</sup>

<sup>3</sup> Para **TRANQUILIDAD** de aquellos productores y consumidores que **no quieran aprovechar casi 20 años de reducción de impuestos y ayudas** a esta modernización de la movilidad; con estas fechas **PODRÁN SEGUIR** fabricando y usando **motores de combustión**, sus **autopartes, combustibles, estaciones** de servicio, etc; **más allá de sus nietos o por SIEMPRE** con los **HÍBRIDOS**. Y al menos **30 años más** con los **vehic. 100% fósiles actuales (2041+15 años** de uso mínimo de un auto en Arg.); hasta bien jubilados o muertos todos los que hoy discutimos estas fechas. Por lo que **no es necesario postergarlas, ni obstaculizar** que aquellos de sus hijos, trabajadores de su empresa y consumidores del país, QUE SI QUIEREN aprovechar esta oportunidad de **cambiar ANTES que los países VECINOS**, para aumentar 50% la producción, exportaciones regionales y fuentes de trabajo del sector en Argentina. Mientras los que no la quieran aprovechar para avanzar, pueden seguir trabajando con motores a combustión, sus insumos y servicios indefinidamente como fue explicado.

<sup>4</sup> Se incluye dentro del Art.1 en el listado de componentes interés para desarrollar y producir en el país las: '**baterías de litio u otras químicas**'; ya que son el **corazón** de la cadena de valor de la Movilidad Eléctrica.

<sup>5</sup> Este proyecto se escribió originalmente en **2020**, se calculaban las **3 etapas** del cronograma hasta **2040** en aprox: 1°) **8 años**; 2°) décimo quinto año => **7 años**; 3°) resto => **5 años** max. (20 en total) si fuera sancionado en 2020. Pero si lo fuera en 2023, solo duraría **2 años**. Por lo que aquí se redujo: 1°) **7 años**; 2°) décimo tercer año => **6 años**; 3°) resto => **4 años** si fuera aprobado en 2023 (total 17), postergables.

<sup>6</sup> **AMPLIADA** definición de **Híbridos** con esta **subdivisión**, que permite **segmentar reglamentación y promoción**. Ej. que no reciban los 3 misma "etiqueta" o permiso de circulación (Art.50), que habilitaría a Híbrido No-Enchufable a **estacionar** en sitios reservados a vehíc. Enchufables (ej donde hay puntos de carga eléctrica, etc. Así como otorgar **mayor beneficio** impositivo según su mayor **grado de electrificación** y menor de **emisiones**, etc.

<sup>7</sup> **AMPLIADO**: "**o vector energético**", para ampliar la diversidad de alternativas actuales y futuras a los sistemas de combustión. Primero, por coherencia y concordancia con los vehículos a 'Celda de Combustible' mencionados en el Inciso 1.2. Además, 'vector energético' puede abarcar la recarga de electrolitos para "Baterías de Flujo", etc.

<sup>8</sup> **AMPLIADO**: en Art.62, Inc.7: "**y de otros vectores sustentables**" (para concordancia con Art.7, Inc.5; respecto infraestructura de carga para combustibles/vectores sustentables)

<sup>9</sup> **AMPLIADO** en Art.62 Fondo Fiduciario, un Inc.: habilitándolo a organizar o apoyar estrategias de **información, divulgación y concientización** para la consecución del objeto de la norma

Art.62 Inc.11 **aportar a reconversión de Prov. y Munic. que adhieran**. Promoviendo adhesión y coordinación federal.  
 Art.66 **Agencia** Nacional de Movilidad Sustentable... **pudiendo establecer delegaciones regionales y otros mecanismos de coordinación federal** con las autoridades de aplicación provinciales y municipales.<sup>10</sup>  
 Art.67 Agencia, **funciones**: ...**'ventanilla única'** para consultas e inicio de trámites vinculados a esta ley.<sup>11</sup>

### 3.3. **Lo nuevo que SE AGREGÓ**

Art.25 Inc.7 y Art.50: "El grado de utilización de **Energías Renovables** y de la denominada **Economía Circular**".<sup>12</sup>  
 Art.53: **Transición Justa**.<sup>13</sup>  
 TÍTULO V  
 Capítulo III **Consejo Consultivo Multisectorial**.<sup>14</sup>  
 Capítulo IV **Plan Estratégico Nacional**.<sup>15</sup>  
 Art.78 y 83 **Red de Carga Inicial** (inclusión en el Plan Estratégico y en Apoyos Financieros).<sup>16</sup>  
 Art.90 **Plazo para reglamentación** (artículo que se encontraba en la primera versión del proy. del Ejecutivo).

**NOTAS DE LOS APORTES:** el **TEXTO** en **NEGRO** es el **ORIGINAL** del proyecto del Poder Ejecutivo.  
**LO ÚNICO MODIFICADO** es el texto en color **ROJO** (o **AZUL**) escrito con "Control de Cambios de Word".  
 (Además de la numeración de Títulos, Capítulos y Artículos, que se ajustan automáticamente en nuestra **versión de trabajo en formato Word**, y que pueden solicitar las Comisiones del Congreso para modificar, en: [info@aavea.org](mailto:info@aavea.org)).

<sup>10</sup> AMPLIADO el Art.66 con '**mecanismos de Coordinación Federal**': parte de las promociones **impositivas** y redes de **carga**, pero sobre todo las de **circulación, estacionamiento**, etc; requieren **adhesión e implementación Provincial y Municipal** (como pasa con Ley de Tránsito); lo que precisa sist. **coordinación** federal (similar Consejo Fed. Segurid. Vial). Cosas que se promueven en el Art.62 del Fondo, Inc.11 agregado, habilitando las transferencias de fondos para este fin a las jurisdicciones que adhieran a esta Ley (similar a Ley de Bosques).

<sup>11</sup> AMPLIADO: ...**'ventanilla única'**... en lugar de las docenas de ventanillas y ministerios por los que un productor o consumidor de vehículos sostenibles y sus componentes o sistemas relacionados, tiene que penar desalentadoramente para realizar trámites.

<sup>12</sup> MODIFICADO: Se quita del Art.25 Inc.6 (donde quedaba confundido entre otros parámetros no relacionados), y se coloca en un Inc.7 el texto que decía: "la denominada **Economía CIRCULAR**", agregándole '**Energías RENOVABLES**', ó % de ellas en la fabricación y gestión de vehículos, sus componentes (ej. baterías) y servicios relacionados (ej. sist. de carga). Dos variables básicas para evaluar proyectos como '**Sostenibles**' y que reciban mas beneficios de la ley, que aquellos '**Insostenibles**' en el tiempo por utilizar 100% de energía **FÓSIL** y economía **LINEAL** de materiales.

<sup>13</sup> AGREGADO "**Transición Justa**": la ONU, OIT y Gremios nacionales, impulsan inclusión en normas de transformación sostenible, este "Green New Deal", de apoyo a **Trabajadores, PyMEs y Localidades** más **vulnerables** o **afectadas** x estos cambios; para garantizar que la cantidad y calidad de empleos y producción local, no disminuya sino se aproveche para aumentarlos, durante esta transformación productiva hacia una economía material y energéticamente mas sustentable de padres a hijos.

<sup>14</sup> AGREGADO "**Consejo Consultivo Multisectorial**". Mecanismo de PARTICIPACIÓN y CONSENSO multisectorial, (similar a los "Comités Consultivos" que tiene la ANSV) para consensuar PROPUESTAS, facilitar APOYO a las medidas y QUE OCURRA lo planeado. Implica un mecanismo de "consulta NO vinculante"; con las Cámaras Empresarias, Gremios, ONGs, etc; para recibir aportes y coordinar aplicación de Reglamentaciones, Planes, etc derivados de esta Ley.

<sup>15</sup> AGREGADO: Se instruye a la Autoridad de aplicación que elabore y mantenga actualizado un **Plan Estratégico Nacional**, con metas de corto mediano y largo plazo; de cómo se implementarán los postulados de esta ley.

<sup>16</sup> AGREGADO: Se instruye la inclusión dentro del CAP.15.'Plan Estratégico Nacional', y del CAP.16. "Del Acceso Y Comercialización De Energía Para La Movilidad Sustentable"; en primer caso: de la planificación del despliegue de una '**Red de Carga Eléctrica y Alternativa Básica**', que permita circular mínimamente por las principales rutas del país lo más pronto posible a los vehículos promovidos por esta norma. Y en el CAP.16. se incluyen mecanismos de promoción y apoyo financiero no solo a la infraestructura eléctrica, o a la adquisición de puntos de carga, sino a los altos costos de operación por potencia instalada, en especial para los cargadores rápidos o de mayor potencia aptos para carga en Ruta, durante los primeros años y en zonas de baja circulación de clientes; hasta que estos vehículos y sistemas se popularicen. Rompiendo así el círculo vicioso de "hay pocos cargadores porque esperan que haya más vehículos de estos, y hay pocos vehículos porque esperan que haya más cargadores"; y como acuerdan todos los gobiernos y empresas del mundo, apoyan promocionalmente la red de recarga inicial, hasta que se alcance la masa crítica de eléctricos y alternativos que permita la autosustentabilidad de los puntos de carga de alta potencia contratada.

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

## LEY DE PROMOCIÓN DE LA ELECTROMOVILIDAD

### TÍTULO I. Creación. Objeto

#### CAPÍTULO 1.

#### Del Interés nacional, Objeto y Creación del Régimen de Promoción de la Movilidad Sustentable

ARTÍCULO 1 - **Declaración**- Declárase de interés nacional el diseño, investigación, innovación, desarrollo, producción, comercialización, conversión y utilización de vehículos propulsados por fuentes de potencia no convencionales producidos en el Territorio Nacional; así como sus partes, piezas, conjuntos, subconjuntos, accesorios, equipamientos auxiliares, repuestos, insumos, combustibles sustentables, baterías de litio u otras químicas,<sup>17</sup> y servicios asociados, específicamente destinados a la movilidad sustentable.

ARTÍCULO 2 - **Objeto**- La presente ley tiene por objeto promover la utilización creciente y sostenida de vehículos propulsados con fuentes de potencia no convencionales de producción nacional para la movilidad material y energéticamente sustentable a través del tiempo,<sup>18</sup> tanto los existentes al momento de su sanción como aquellos que se desarrollen en el futuro, en particular el fomento de inversiones en cuanto ello permita el desarrollo creciente y sostenido de una oferta nacional de vehículos de movilidad sustentable; así como la creación de instituciones de apoyo, a los fines de estos objetivos.

ARTÍCULO 3 - **Creación**- Créase el Régimen para la Promoción de la Movilidad Sustentable que regirá en todo el territorio de la REPÚBLICA ARGENTINA, con los alcances y limitaciones establecidos en la presente ley y en las normas reglamentarias y complementarias que se dicten al efecto, el que tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2040, inclusive.

ARTÍCULO 4 - **Ejes estratégicos**- El régimen que por la presente se crea contempla los siguientes ejes estratégicos, cuyo alcance y particularidades se describen en los Capítulos correspondientes:

- a. Incentivos a la demanda de bienes de la movilidad sustentable mediante la generación de beneficios tributarios y franquicias en el pago de tasas y contribuciones con sujeción a lo que al efecto dispongan las jurisdicciones locales.
- b. Incentivos a las inversiones para el incremento productivo de proyectos existentes y a las inversiones en nuevos proyectos destinados a la producción de bienes de la movilidad sustentable.
- c. Diseño de un esquema de renovación de flota afectada al transporte de pasajeros, así como respecto de la flota de vehículos de utilización de la Administración Pública Nacional.
- d. Generación de instrumentos financieros destinados a facilitar o financiar inversiones que posibiliten un desarrollo amplio y sostenible de la movilidad sustentable.
- e. Creación de espacios institucionales con participación de los sectores involucrados con la misión de promover el desarrollo productivo y/o tecnológico en la cadena de valor de la movilidad sustentable.
- f. Instrumentos que posibiliten la adecuación de la infraestructura eléctrica requerida para el desarrollo de la movilidad sustentable.
- g. Previsión de Instrumentos y acciones a implementarse en diferentes organismos de la Administración Pública Nacional con competencia en materias vinculadas al fomento de la movilidad sustentable que coadyuven al cumplimiento de los objetivos de la presente ley.

ARTÍCULO 5 - **Cronograma**- En el marco del régimen creado por el artículo 3º, los beneficios establecidos en los artículos 10, 11, 12, 17, 30 inciso 2; 31 incisos 1 y 2, y 32 incisos 1 y 2 serán otorgados conforme el siguiente cronograma y esquema porcentual:

<sup>17</sup> SE INCLUYE dentro del Art.1 en el listado de componentes interés para desarrollar y producir en el país las: '**baterías de litio u otras químicas**'; ya que son el **corazón** de la cadena de valor de la Movilidad Eléctrica.

<sup>18</sup> SE **COMPLETA** la definición de "Movilidad Sustentable" **dándole sentido** a la misma.

1. Hasta el ~~séptimo octavo~~ año de vigencia de la presente ley, por hasta el CIEN POR CIENTO (100 %) de los beneficios.
2. Desde el período comprendido entre el año siguiente al de finalización del período a que alude el inciso 1. del presente y hasta el décimo ~~tercer quinto~~ año de su vigencia, por hasta el SESENTA Y SEIS POR CIENTO (66%) de los beneficios.
3. Entre el período comprendido entre el año siguiente al de finalización del período a que alude el inciso 2. del presente y el año 2040, por hasta el TREINTA Y TRES POR CIENTO (33 %) de los beneficios. La Autoridad de Aplicación podrá ampliar el plazo temporal de este último período.<sup>19</sup>

Los períodos se computan hasta el 31 de diciembre de cada año, inclusive.

**ARTÍCULO 6 - Regímenes previos, alternativos y/o complementarios-** Los beneficios promocionales del presente régimen son incompatibles con franquicias tributarias y fiscales otorgadas en el marco de otros regímenes de promoción vigentes de características similares y que se originen por el mismo hecho económico, excepto las franquicias dispuestas para la adquisición de vehículos para personas con discapacidad.

## CAPÍTULO 2. De las Definiciones

**ARTÍCULO 7 - Definiciones-** A los efectos de la presente ley se entienden por bienes de la movilidad sustentable a:

1. **Vehículo de Movilidad Sustentable (VMS):** todo medio de transporte cuya fuente de propulsión no es únicamente un motor de combustión interna mecánicamente conectado a uno o varios trenes de tracción o aquellos que, a juicio de la Autoridad de Aplicación, deban ser considerados como Vehículos de Movilidad Sustentable. Dichos vehículos, dado el actual estado del arte y avance tecnológico, pueden incluir, pero no se restringen a:
  - 1.1. **Vehículo Eléctrico de Baterías (VEB):** todo vehículo de movilidad sustentable propulsado por uno o más motores eléctricos, energizados por uno o más acumuladores de energía eléctrica tales como baterías eléctricas, capacitores o equipamiento similar, solo recargables por fuente externa al vehículo.
  - 1.2. **Vehículo Eléctrico a Celda de Combustible (VECC):** todo vehículo de movilidad sustentable propulsado por uno o más motores eléctricos y energizados por celda de combustible cualquiera sea la naturaleza de estas, tales como celdas de hidrógeno, celdas de metanol o tecnologías similares.
  - 1.3. **Vehículo Eléctrico Híbrido (VEH):** todo vehículo cuya propulsión proviene de uno o más motores eléctricos energizados alternativamente por uno o más acumuladores de energía eléctrica como los indicados en el inciso 1.1, que cuente con otra motorización -incluyendo combustión interna- que pueda alternativa y selectivamente propulsarlo, inyectar energía en motores eléctricos o inyectar energía en acumuladores de energía eléctrica como los indicados en el inciso 1.1 según las condiciones de operación y marcha. A los efectos de la presente ley no se considerarán vehículos de movilidad sustentable, y por lo tanto están excluidos del presente régimen, aquellos que para propulsarse requieran de manera inexorable el funcionamiento y operación de su planta motriz convencional, entendiéndose esta como la energizada por motor de combustión interna. Por lo tanto, para ser incluido en la presente categoría, como Vehículo Eléctrico Híbrido de movilidad sustentable, deberá garantizarse que el vehículo es capaz de propulsarse autónomamente sobre la base de la energía de su planta motriz sustentable, sin intervención de su planta motriz convencional. Estos VEH se subdividen para facilitar la segmentación de los beneficios impositivos, del etiquetado y permisos de circulación, zonas de estacionamiento y recarga para vehículos enchufables, u otros; en los siguientes subtipos que la Autoridad de Aplicación podrá actualizar según estado del arte y avance tecnológico.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Este proyecto se escribió originalmente en 2020, se calculaban las 3 etapas del cronograma hasta 2040 en aprox: 1°) **8 años**; 2°) décimo quinto año => **7 años**; 3°) resto => **5 años** max. (20 en total) si se hubiera sancionado en 2020, pero si fuera en 2023, la 3° sería solo **2 años**. Por lo que proponemos: 1°) **7 años**; 2°) décimo tercer año => **6 años**; 3°) resto => **4 años** si fuera aprobado en 2023, **postergable**.

<sup>20</sup> AGREGADO a la definición de **Híbridos**, esta importante **subdivisión**, que permite **segmentar las reglamentaciones y promociones**. Ej. que no reciban los 3 la misma "etiqueta" o permiso de circulación (Art.50), lo que habilitaría a un Híbrido No-Echufable a **estacionar** en sitios reservados para vehículos Enchufables (ej donde hay puntos de carga eléctrica), etc. Así como otorgarles **mayores beneficios** impositivos, etc a los que tengan mayor **grado de electrificación** y **menores emisiones**. En el caso de los VEAE o 'Híbridos **En Serie**', el motor de combustión al **no estar** conectado a la tracción sino actuar **solo como generador eléctrico**, trabaja a régimen óptimo constantemente, aumentando su eficiencia energética, reduciendo sus emisiones y permitiendo que el resto del vehículo sea como un eléctrico 'puro' (de hecho, hay eléctricos a batería que se les puede agregar o quitar el 'extensor de autonomía' a combustión, como el BMW i3).

- a) *Vehículo Eléctrico Híbrido No-enchufable (VEHN)*: aquellos VEH cuyos acumuladores de energía eléctrica no pueden ser recargados desde una fuente externa al vehículo.
- b) *Vehículo Eléctrico Híbrido Enchufable (VEHE)*: aquellos VEH cuyos acumuladores de energía eléctrica pueden ser recargados desde una fuente externa al vehículo.
- c) *Vehículo Eléctrico de Autonomía Extendida (VEAE)*: aquellos VEH que tienen sus dos tipos de motor configurados como 'híbridos en serie'; donde la motorización de tracción es exclusivamente eléctrica y su motor de combustión interna es solo utilizado como generador de electricidad sin tener conexión mecánica con las ruedas o sistema de tracción, pudiendo sus acumuladores de energía eléctrica ser recargados o no desde una fuente externa al vehículo.

1.4. ***Vehículos de Micro Movilidad Sustentable (MMS)***: 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 y sea propulsado por alguno de los sistemas enunciados en este artículo o por un sistema mixto que combine aquellos con tracción de ciclo.

1.5. ***Vehículos Alternativos Sustentable (VAS)***: todo otro vehículo que, a criterio de la Autoridad de Aplicación, pudiera quedar comprendido en la presente ley en función de la innovación, los avances tecnológicos y las características técnicas que presente para ser considerado sustentable.

2. ***Autopartes para vehículo de movilidad sustentable (electro-autoparte)***: parte, elemento, pieza, conjunto, subconjunto o sistema que, a criterio de la Autoridad de Aplicación y por sus características o finalidad, preste utilidad funcional u operativa en vehículos de movilidad sustentable, por ejemplo, sus sistemas de generación, captura o acumulación de energía, celdas de hidrógeno, sistemas de propulsión, sistemas de conexión electrónicos de control, de tracción, de gestión o de comunicación.
3. ***Equipamiento auxiliar de movilidad sustentable (e-AUX)***: todo producto, equipamiento, servicio, proceso, o tecnología, externo a los vehículos de movilidad sustentable que, a criterio de la Autoridad de Aplicación sea útil o necesario para ellos o para la infraestructura necesaria para su normal desempeño u operación y que, a título enunciativo y no restrictivo pueden comprender a cargadores, estaciones de recarga, 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..
4. ***Parte de Conversión (e-CONV)***: cualquier parte, elemento, pieza, conjunto o subconjunto que, a criterio de la Autoridad de Aplicación y por sus características o finalidad, sea utilizado para convertir un vehículo convencional en vehículo de movilidad sustentable.
5. ***Combustible Sustentable (e-COMB)***: cualquier combustible o vector energético<sup>21</sup> no fósil, utilizado en vehículos de movilidad sustentable que, a criterio de la Autoridad de Aplicación y en función de sus características o finalidad, haya sido obtenido o refinado mediante métodos sustentables y resultare consumible con ese carácter.

## TITULO II.

### De los Beneficios a Usuarios y Usuarías de la Movilidad Sustentable

#### CAPÍTULO 1.

#### A Titulares de Vehículos de Movilidad Sustentable de Propiedad Privada de Uso Particular o Comercial, para Uso Individual o Compartido o Servicio Rentado

ARTÍCULO 8 - ***Sujetos alcanzados***- Quedarán comprendidas dentro de los alcances del presente Capítulo las personas humanas residentes en la REPÚBLICA ARGENTINA y las personas jurídicas constituidas en ella o que se hallen habilitadas a actuar dentro de su territorio con ajuste a sus leyes y debidamente inscriptas conforme a las mismas.

ARTÍCULO 9 - ***Alcance***- Los sujetos comprendidos en el artículo 8° por las operaciones de compra y por la tenencia de los vehículos definidos en el artículo 7° para uso privado, sea particular o comercial, para uso individual, uso

<sup>21</sup> AGREGADO: "o vector energético", para ampliar la diversidad de alternativas actuales y futuras a los sistemas de combustión. Primero, por coherencia y concordancia con los vehículos a 'Celda de Combustible' mencionados en el Inciso 1.2. Además, 'vector energético' puede abarcar la recarga de electrolitos para "Baterías de Flujo" como en los vehículos Quant NanoFlowcell, etc. Sin coartar entonces las posibilidades de al menos un apoyo minoritario al desarrollo de alternativas a los combustibles y baterías mayoritarias del momento.

compartido, para servicio rentado o por las operaciones de compra de equipamiento auxiliar de movilidad sustentable o parte de conversión en los términos de los incisos 3 y 4 del mismo artículo 7°, siempre que sean nuevos, con el alcance que determine la Autoridad de Aplicación, quedan alcanzados por las disposiciones del presente Capítulo, en las formas y condiciones que establezcan las normas reglamentarias y complementarias que se dicten al efecto.

**ARTÍCULO 10 - Ley de Impuestos Internos: Exención-** El expendio de los vehículos comprendidos en la definición prevista en el artículo 7°, inciso 1 estará exento del gravamen establecido por el Capítulo IX del Título II de la Ley de Impuestos Internos, texto sustituido por la Ley N° 24.674 y sus modificatorias, por el plazo de vigencia de la presente ley. El gravamen será ajustado conforme el cronograma dispuesto en el artículo 5°.

La Autoridad de Aplicación evaluará anualmente la pertinencia y oportunidad de modificar o limitar la franquicia establecida en este artículo con arreglo a la evolución, desempeño e incidencia de la movilidad sustentable en el parque vehicular, las características tecnológicas, innovaciones o índole de los vehículos comprendidos en la definición citada precedentemente, la evolución en el cumplimiento de metas ambientales comprometidas por la REPÚBLICA ARGENTINA en tratados internacionales y la evolución de variables macroeconómicas significativas.

**ARTÍCULO 11 - Bono verde: VS-** Los sujetos comprendidos en este Capítulo serán beneficiarios de un bono verde de crédito fiscal denominado "VS", por la adquisición de vehículos sustentables nuevos y sin uso definidos en el artículo 7°, inciso 1. La Autoridad de Aplicación fijará anualmente el monto o alícuota asignado a este bono con arreglo a la partida presupuestaria asignada a tal fin, las disponibilidades del Fondo que se crea por el artículo ~~53-54~~<sup>22</sup> y la cantidad potencial estimada de ventas de vehículos elegibles. También establecerá el valor del bono para los vehículos caracterizados como Bienes de Capital. Los montos o alícuotas aquí definidos serán ajustados conforme el cronograma dispuesto en el artículo 5°.

Los beneficiarios y las beneficiarias podrán solicitar los respectivos bonos verdes de crédito fiscal VS por intermedio de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS, entidad autárquica en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMÍA, con arreglo a lo que determinen las normas reglamentarias y complementarias que se dicten al efecto.

Los bonos verdes de crédito fiscal VS serán nominativos y transferibles a terceros por hasta TRES (3) veces, siempre que el o la cedente no registre deudas exigibles con la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS. Podrán ser utilizados por los sujetos beneficiarios o los cesionarios o las cesionarias para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto del Impuesto al Valor Agregado e Impuesto a las Ganancias, en carácter de saldo de declaración jurada o anticipos. No podrán ser aplicados al pago de deudas fiscales previas al ejercicio del año en curso.

En aquellos supuestos en los que no se hubiere contemplado un cupo fiscal al efecto, o bien se estime pertinente en función de los objetivos perseguidos en la presente, la Autoridad de Aplicación podrá prever reemplazar el bono de crédito fiscal descripto precedentemente, por un aporte dinerario equivalente al monto del mismo, el que será financiado a través del fondo creado en el artículo ~~53-54~~<sup>23</sup> de la presente.

El Presupuesto General de la Administración Nacional establecerá anualmente una partida o cupo presupuestario especial destinado al financiamiento establecido en este artículo.

**ARTÍCULO 12 - Bono verde: e-AUX/e-CONV-** Los sujetos comprendidos en este Capítulo I y en el Capítulo II del presente Título II serán beneficiarios o beneficiarias de un bono verde de crédito fiscal denominado "e-AUX/e-CONV" por la adquisición de bienes nuevos sin uso definidos en el artículo 7°, incisos 3 y 4 con los alcances establecidos en el artículo 9°, y fabricados en el marco de proyectos inscriptos en el Registro Nacional de Fomento de la Movilidad Sustentable (RENFOMS). La Autoridad de Aplicación fijará anualmente el monto o alícuota asignado a este bono, con arreglo a la partida presupuestaria asignada a tal fin y las disponibilidades del Fondo que se crea por el artículo ~~5354~~<sup>24</sup>. Los montos serán ajustados conforme el cronograma dispuesto en el artículo 5°.

<sup>22</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo

<sup>23</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo

<sup>24</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo

Los beneficiarios y las beneficiarias podrán solicitar los respectivos bonos verdes de crédito fiscal e-AUX/e-CONV por intermedio de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS, con arreglo a lo que determinen las normas reglamentarias y complementarias que se dicten al efecto.

Los bonos verdes de crédito fiscal e-AUX/e-CONV serán nominativos y transferibles por única vez, siempre que el o la cedente no registre deudas exigibles con la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS. Podrán ser utilizados por los sujetos beneficiarios o beneficiarias o los cesionarios o las cesionarias para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto del Impuesto al Valor Agregado e Impuesto a las Ganancias, en carácter de saldo de declaración jurada o anticipos. No podrán ser aplicados al pago de deudas fiscales previas al ejercicio del año en curso.

En aquellos supuestos en los que no se hubiere contemplado un cupo fiscal al efecto, o bien se estime pertinente en función de los objetivos perseguidos en la presente, la Autoridad de Aplicación podrá prever reemplazar el bono de crédito fiscal descrito precedentemente por un aporte dinerario equivalente al monto del mismo, el que será financiado a través del fondo que se crea en el artículo ~~53~~<sup>54</sup> de la presente.

El Presupuesto General de la Administración Nacional establecerá anualmente una partida o cupo presupuestario especial destinado al financiamiento establecido en este artículo.

ARTÍCULO 13 - **Impuesto sobre los Bienes Personales** - Exímese del gravamen establecido en el Título VI de la Ley N° 23.966, texto ordenado en 1997 y modificaciones, por el lapso de vigencia del régimen de esta ley, a los vehículos de movilidad sustentable producidos al amparo de proyectos inscriptos en el Registro Nacional de Fomento de la Movilidad Sustentable (RENFOMS) que se crea se crea en el artículo 24.

ARTÍCULO 14 - **Peajes. Tarifas Diferenciales** -El PODER EJECUTIVO NACIONAL podrá instrumentar, en el marco de su estricta esfera competencial y en la medida en que las previsiones contractuales permitan receptorlo, esquemas tarifarios de peajes diferenciales aplicables a los vehículos definidos en el artículo 7° de la presente ley y por su lapso de vigencia.

ARTÍCULO 15 - **Otras Jurisdicciones. Beneficios**- El PODER EJECUTIVO NACIONAL, por intermedio de las diferentes áreas de su competencia coordinará acciones con las jurisdicciones locales que adhieran a la presente ley, a los efectos de propiciar la adopción de medidas que coadyuven al cumplimiento de los objetivos de promover la utilización creciente y sostenida de vehículos de la movilidad sustentable.

## CAPÍTULO 2.

### A Operadores de Servicios de Transporte Automotor de Pasajeros y Pasajeras

ARTÍCULO 16 - **Sujetos alcanzados**- Son sujetos alcanzados por las previsiones del presente Capítulo los operadores de los servicios de transporte automotor de pasajeros y pasajeras.

ARTÍCULO 17 - **Bono Verde: e-BUS**- Los sujetos comprendidos en el artículo 16, por la adquisición de vehículos de movilidad sustentable que se afecten a servicios de transporte por automotor de pasajeros comprendidos en las categorías M2 y M3 del ANEXO A del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios o las que en el futuro las reemplacen, fabricados en el marco de proyectos registrados en el referido Registro Nacional de Fomento de la Movilidad Sustentable (RENFOMS), podrán ser beneficiarios de un bono de crédito fiscal denominado "e-BUS". La Autoridad de Aplicación fijará anualmente el monto o alícuota asignado a este bono, con arreglo a la partida presupuestaria asignada a tal fin, las disponibilidades del Fondo que se crea por el artículo ~~53~~<sup>54</sup> y la cantidad potencial estimada de ventas de los vehículos elegibles.

El monto o alícuota inicial precedentemente expuesto será ajustado conforme el cronograma dispuesto en el artículo 5°.

<sup>25</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo

<sup>26</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo



Los beneficiarios y las beneficiarias podrán solicitar los respectivos bonos verdes de crédito fiscal e-BUS, por intermedio de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS, con arreglo a lo que determinen las normas reglamentarias y complementarias que se dicten al efecto.

Los bonos verdes de crédito fiscal e-BUS serán nominativos y transferibles a terceros por única vez, siempre que el o la cedente no registre deudas exigibles con la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS. Podrán ser utilizados por los sujetos beneficiarios o los cesionarios o las cesionarias para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto de Impuesto al Valor Agregado e Impuesto a las Ganancias. No podrán ser aplicados al pago de deudas fiscales previas al ejercicio del año en curso.

En aquellos supuestos en los que no se hubiere contemplado un cupo fiscal al efecto, o bien se estime pertinente, en función de los objetivos perseguidos en la presente, la Autoridad de Aplicación podrá prever reemplazar el bono de crédito fiscal descripto precedentemente por un aporte dinerario equivalente al monto del mismo, el que será financiado a través del fondo que se crea en el artículo ~~53-54~~<sup>27</sup> de la presente.

El Presupuesto General de la Administración Nacional establecerá anualmente una partida o cupo presupuestario especial destinado al financiamiento establecido en este artículo.

**ARTÍCULO 18 - *Transporte Público Automotor de Pasajeros y Pasajeras - Renovación de flota.*** La Autoridad de Aplicación prevista para el presente Capítulo de esta ley conforme lo establecido en el artículo 45, será la encargada de fijar objetivos anuales de renovación de la flota de ómnibus afectados al Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros y Pasajeras urbanos y suburbanos de jurisdicción nacional; asimismo, promoverá la consecución de similares objetivos junto con la autoridad local competente respecto de la flota del Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros y Pasajeras urbanos y suburbanos que no sean de jurisdicción nacional y que se desempeña en el área metropolitana de Buenos Aires definida en el artículo 2° de la Ley N° 25.031. Esta renovación se efectuará dentro del lapso de DIEZ (10) años contados desde la entrada en vigencia de los cronogramas que a tal efecto apruebe el MINISTERIO DE TRANSPORTE con intervención del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO y/o las autoridades locales con competencia en los servicios.

En el caso de las flotas del Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros y Pasajeras urbanos y suburbanos no comprendidos y comprendidas en el párrafo anterior, el MINISTERIO DE TRANSPORTE, en coordinación con las autoridades provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, velará por el establecimiento de un cronograma de objetivos plurianual hasta alcanzar el reemplazo total de dichas flotas con vehículos de movilidad sustentable para el año 2040, de modo que accedan a los beneficios del presente Capítulo, con arreglo a lo que determinen las normas reglamentarias y complementarias que se dicten al efecto.

**ARTÍCULO 19 - *Reconversión de flotas Instrumentos-*** El MINISTERIO DE TRANSPORTE establecerá instrumentos factibles para alcanzar el objetivo de reconversión de flotas de los sujetos alcanzados por las previsiones del primer párrafo del artículo 18.

### CAPÍTULO 3.

#### **A la Administración Pública Nacional**

**ARTÍCULO 20 - *Administración Pública Nacional-*** El PODER EJECUTIVO NACIONAL establecerá un cronograma plurianual de metas y objetivos de adquisiciones aplicables a las flotas de vehículos de propiedad de las jurisdicciones y entidades que, en virtud del artículo 8° de la Ley N° 24.156 y sus normas reglamentarias conforman el Sector Público Nacional, hasta alcanzar una participación de vehículos de movilidad sustentable del VEINTE POR CIENTO (20 %) en los primeros CUATRO (4) años de vigencia del régimen, del CUARENTA POR CIENTO (40 %) en los primeros OCHO (8) años y del CIEN POR CIENTO (100 %) al 31 de diciembre de 2040, con excepción de aquellos vehículos de los cuales no exista producción nacional según el Registro Nacional de Fomento de la Movilidad Sustentable (RENFOMS) que se crea por el artículo 24 y/o cuya funcionalidad se vea afectada negativamente, conforme a las previsiones de esta ley y sus normas reglamentarias y complementarias.

<sup>27</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo

ARTÍCULO 21 - **Adquisiciones-** El PODER EJECUTIVO NACIONAL dispondrá que las previsiones del artículo 20 se apliquen de modo que resulten favorables a las propuestas de provisión de mayor contenido de origen nacional, en los términos y con los límites señalados en la reglamentación.

ARTÍCULO 22 - **Compre Argentino Modificación-** Incorpórase como artículo 15 bis a la Ley de Compre Argentino y Desarrollo de Proveedores N° 27.437, el siguiente:

“Artículo 15 bis: Cuando en las previsiones de adquisición de bienes se refieran al cumplimiento de los objetivos de sustitución de flota vehicular por Vehículos de Movilidad Sustentable, se podrá duplicar el margen de preferencia indicado en el artículo 2°, hasta el 31 de diciembre de 2040, inclusive.”

ARTÍCULO 23 - **Tratamiento Fiscal-** Los vehículos de movilidad sustentable que se adquieran en el marco de lo dispuesto en el presente Capítulo serán alcanzados por los beneficios dispuesto en el artículo 10.

### TITULO III. De los Beneficios a los Proveedores de la Movilidad Sustentable

#### CAPÍTULO 1. Del Registro Nacional de Fomento a la Movilidad Sustentable

ARTÍCULO 24 - **Registro Creación-** Créase el Registro Nacional de Fomento de la Movilidad Sustentable (RENFOMS), que funcionará en el ámbito del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, y en el que deberán inscribirse 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 se encuentren en curso normal de cumplimiento de sus obligaciones fiscales y previsionales, y produzcan y/o cuenten con proyectos productivos en ejecución o nuevos proyectos destinados al desarrollo y fabricación de los bienes definidos en el artículo 7°.

ARTÍCULO 25 - **Criterios de acceso y proporcionalidad de los beneficios-** La Autoridad de Aplicación establecerá los requisitos, formas y condiciones que deberán observar los interesados y las interesadas en acceder al Registro RENFOMS y fijará los parámetros que deberán contemplar los proyectos productivos en ejecución o proyectos nuevos a ser presentados. La Autoridad de Aplicación establecerá el nivel de integración local mínimo que deberá acreditarse respecto de cada tipo de proyecto, pudiéndose asimismo establecer criterios adicionales, tales como plazos de puesta en marcha, nivel tecnológico proyectado y alcance de las inversiones promovidas. Dichos criterios serán fijados de acuerdo a las posibilidades técnicas y al desarrollo productivo de los sectores involucrados.

Asimismo, diseñará un esquema de ponderación que determine la cuantificación de los beneficios señalados en el artículo 31, incisos 1 y 2, y en el artículo 32, incisos 1 y 2, cuya proporcionalidad se determinará anualmente sobre la base de los siguientes criterios, entre otros que la Autoridad de Aplicación estime relevantes y conforme la incidencia que al efecto establezca merituar para cada supuesto:

1. el contenido local de los bienes producidos;
2. el desempeño comercial externo;
3. el esfuerzo tecnológico medible y efectivo que el proyecto aplique progresivamente sobre sus productos, servicios y/o vehículos cubiertos por el Régimen y su superación evaluada anualmente, así como el grado de inserción y/o vinculación tecnológica al que la firma se comprometa mediante acuerdos expresos, definidos, medibles y avalados por la Autoridad de Aplicación con la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable que se crea por el artículo ~~6566~~,<sup>28</sup> o con empresas, instituciones, universidades u organismos de la Administración Pública Nacional dedicados a la investigación y desarrollo en disciplinas

<sup>28</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo

afines a la movilidad sustentable;

4. la cantidad de puestos de trabajo directos que el proyecto crea, con énfasis en aquellos de alta calificación;
5. el emplazamiento en región de menor desarrollo tecnológico relativo dentro del Territorio Nacional; ~~y~~
6. la existencia y cumplimiento de programas de desarrollo de proveedores nacionales ~~-y~~ de la denominada Industria 4.0, ~~de la denominada economía circular.~~
7. el grado de utilización de Energías Renovables y de la denominada Economía Circular de materiales, en la fabricación de los vehículos, componentes y/o sistemas asociados al proyecto.<sup>29</sup>

**ARTÍCULO 26 - Verificación-Auditorías-** La Autoridad de Aplicación por sí o mediante instituciones u organismos técnicos con los que celebre convenios específicos al efecto, realizará auditorías, verificaciones, inspecciones, controles o evaluaciones con el fin de constatar el debido cumplimiento de las obligaciones y compromisos a cargo de los beneficiarios y las beneficiarias, sin perjuicio de las facultades de contralor que corresponden a la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS.

El costo originado por las actividades de verificación y contralor de la operatoria estará a cargo de los respectivos beneficiarios y las respectivas beneficiarias, mediante el pago de una retribución equivalente al importe que surja de aplicar un porcentaje sobre el monto de los beneficios que le fueren otorgados, el cual no podrá superar el TRES POR CIENTO (3%) de los mismos.

Facúltase a la Autoridad de Aplicación a fijar el porcentaje que refiere el párrafo precedente, así como también a determinar el procedimiento para su pago.

Los fondos que se recauden por el pago de las retribuciones establecidas en el presente artículo deberán ser afectados, exclusivamente, a las tareas señaladas en el primer párrafo.

**ARTÍCULO 27 - Registro Permanencia-** Con el fin de permanecer en el Registro Nacional de Fomento de la Movilidad Sustentable (RENFOMS), los beneficiarios y las beneficiarias deberán informar antes del 31 de diciembre de cada año el estado de avance de los proyectos productivos en ejecución y de los nuevos proyectos oportunamente registrados, desvíos incurridos y sus causas en el caso de que existieran. La Autoridad de Aplicación podrá aprobar reformulaciones al proyecto presentado e inscripto originalmente tomando en consideración, entre otros criterios que esta considere relevantes, las nuevas fronteras tecnológicas de interés.

La Autoridad de Aplicación determinará la información que los beneficiarios y las beneficiarias deberán presentar anualmente a los fines de permanecer en el mencionado registro, pudiendo establecer requisitos productivos mínimos a cumplimentar en función de la evolución de las fronteras tecnológicas reconocidas por la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable.

## CAPÍTULO 2. De los Beneficios

**ARTÍCULO 28 - Sujetos Alcanzados-** Quedan comprendidas dentro de los alcances del presente Capítulo las personas jurídicas constituidas en la REPÚBLICA ARGENTINA que se acojan al régimen creado por el artículo 3° y que se inscriban en el registro creado en el artículo 24.

**ARTÍCULO 29 - Alcance-** Los sujetos comprendidos en el artículo 28, por sus proyectos productivos en ejecución o proyectos de inversiones en plantas nuevas o por ampliaciones de plantas existentes, destinados al

<sup>29</sup> SE MODIFICA Y AGREGA: Se quita del inciso 6 (donde estaba confundido e incluido dentro de otros parámetros no relacionados), y se coloca en un inciso 7; el texto que decía: "la denominada **Economía CIRCULAR**", agregándole '**Energías RENOVABLES**', o el porcentaje de ambas que se utilizan en la fabricación y gestión tanto de vehículos completos, como sus componentes (ej. baterías) y servicios relacionados (ej. sist. de carga). Dos variables básicas para evaluar proyectos como '**Sostenibles**' y que reciban más beneficios de la ley, que aquellos '**Insostenibles**' en el tiempo por utilizar 100% de energía **FÓSIL** y economía **LINEAL** de materiales.

desarrollo y fabricación de vehículos y bienes de movilidad sustentable, conversión de vehículos que originalmente se fabricaron bajo otra tecnología a movilidad sustentable (*retrofit*), electro-autopartes, partes de conversión, cargadores, estaciones de recarga, herramientas específicas, máquinas, equipos, instrumentos de medición, software y hardware operativo, sistemas de tracción, de gestión, de comunicación o equipamiento auxiliar de electromovilidad, que se inscriban en el registro creado en el artículo 24, serán elegibles como beneficiarios o beneficiarias del régimen de tratamiento fiscal transitorio que se detalla en el presente Capítulo, con arreglo a las previsiones del artículo 5° en tanto corresponda, y a las disposiciones y reglamentación correspondiente, toda vez que su puesta en marcha o inicio de producción tenga lugar antes del 31 de diciembre de 2040.

**ARTÍCULO 30 - Beneficios fiscales sobre las inversiones-** Los sujetos que resulten alcanzados por el presente régimen, en virtud de contar con proyectos de inversión inscritos en el RENFOMS podrán obtener, por sus inversiones realizadas desde los DOCE (12) meses anteriores a la entrada en vigencia de la presente ley y hasta la puesta en marcha del proyecto promovido, en tanto las mismas se encuentren relacionadas a la radicación, implantación y/o ampliación de plantas, incluyendo los bienes de capital -excepto rodados-, obras de infraestructura -excepto terrenos-, obras electromecánicas y de montaje, maquinarias y herramientas y otros servicios vinculados que integren la nueva planta productiva o se integren a las plantas existentes y conformen un conjunto inescindible en lo atinente a su aptitud funcional, los siguientes beneficios fiscales:

1. Devolución anticipada del Impuesto al Valor Agregado: Para las personas jurídicas que, en las formas y condiciones que establezca la Autoridad de Aplicación, resulten beneficiarias del programa creado por la presente, el plazo al que hace referencia el primer párrafo del primer artículo sin número incorporado a continuación del artículo 24 de la Ley de Impuesto al Valor Agregado, texto ordenado en 1997 y sus modificaciones, se reducirá a DOS (2) períodos fiscales.

El Presupuesto General de la Administración Nacional establecerá anualmente una partida o cupo presupuestario especial destinado a la devolución de saldos a favor establecida en el mencionado artículo.

Los sujetos mencionados en el presente artículo que realicen operaciones provenientes de actividades que resulten beneficiarias del régimen creado por la presente, gravadas con el Impuesto al Valor Agregado con una alícuota inferior a la prevista en el primer párrafo del artículo 28 de la Ley de Impuesto al Valor Agregado, texto ordenado en 1997 y sus modificaciones, al solo efecto de llevar a cabo la comparación estipulada en el apartado (i) del séptimo párrafo del primer artículo sin número incorporado a continuación del artículo 24 de la mencionada Ley del gravamen, podrán computar los débitos fiscales generados por tales operaciones, considerando la alícuota establecida en el primer párrafo del mencionado artículo 28.

Cuando las inversiones se relacionen con bienes adquiridos en los términos y condiciones establecidos por el Capítulo 5 del Título IV del Libro Tercero del Código Civil y Comercial de la Nación, los créditos fiscales correspondientes a los cánones y a la opción de compra solo podrán computarse a efecto de este beneficio luego de transcurridos TRES (3) períodos fiscales desde que se haya ejercido la citada opción.

2. Amortización acelerada en el Impuesto a las Ganancias por las inversiones comprendidas en el presente régimen. Los beneficiarios y las beneficiarias que las realicen podrán optar por practicar las respectivas amortizaciones a partir del período fiscal de la afectación del bien, de acuerdo con lo previsto en los artículos 87 y 88, según corresponda, de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 2019 y sus modificaciones, o conforme al siguiente régimen:
  - a) para inmuebles y obras de infraestructura, como mínimo en la cantidad de cuotas anuales iguales y consecutivas que surjan de considerar su vida útil reducida a OCHENTA POR CIENTO (80 %), SESENTA Y CINCO POR CIENTO (65 %) o CINCUENTA POR CIENTO (50 %) de la estimada, según lo establezca la Autoridad de Aplicación sobre la base del cronograma estipulado en el artículo 5° y la fecha de la afectación del bien al proyecto; y
  - b) para bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados en dicho período, en DOS (2), TRES (3) o CINCO (5) cuotas anuales, iguales y consecutivas, según lo establezca la Autoridad de Aplicación sobre la base del cronograma estipulado en el artículo 5° y la fecha de afectación del bien al proyecto.;

Una vez optado por uno de los procedimientos de amortización señalados precedentemente, el mismo deberá ser comunicado a la Autoridad de Aplicación y a la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS, en la forma, plazo y condiciones que las mismas establezcan y deberá aplicarse -sin excepción- a todas las inversiones de capital que se realicen para la ejecución de los nuevos proyectos o las ampliaciones de capacidad productiva de los proyectos existentes.

3. Compensación de quebrantos con ganancias: A los efectos de la aplicación de lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 2019 y sus modificaciones, el período para la compensación de los quebrantos previsto en la norma citada se extiende a DIEZ (10) años.
4. Deducción de la carga financiera del pasivo financiero: A los efectos de la aplicación del artículo 94, inciso 5) y del artículo 206 de la Ley General de Sociedades N° 19.550, T.O. 1984 y sus modificatorias, los beneficiarios y las beneficiarias del presente régimen podrán deducir de las pérdidas de la sociedad los intereses y las diferencias de cambio originados por la financiación de los proyectos o ampliaciones promovidas.

No serán pasibles del tratamiento promocional descrito en el presente artículo aquellas inversiones relacionadas a proyectos cuya puesta en marcha hubieren tenido lugar en forma previa a la entrada en vigencia de la presente ley, sin perjuicio de los incentivos que, para dichos supuestos, se encuentran contemplados en los artículos 31 y 32.

**ARTÍCULO 31 - Beneficios incentivos a la producción - Terminales (OEM)**- Los sujetos que cuenten con proyectos inscriptos en el RENFOMS, relacionados al desarrollo y producción de vehículos de movilidad sustentable (fabricantes de equipo original OEM) como los definidos en el artículo 7°, incisos 1.1 a 1.5, adicionalmente al beneficio descrito en el artículo 30, resultarán alcanzados por los siguientes beneficios, una vez verificada la puesta en marcha o inicio efectivo de producción del proyecto inscripto oportunamente:

1. Un certificado de crédito fiscal "A", por un valor inicial equivalente al CINCUENTA POR CIENTO (50 %) sobre las contribuciones patronales de la nómina salarial del personal afectado directamente al proyecto promovido con destino a los subsistemas de Seguridad Social regidos por las Leyes Nros. 19.032, 24.013, 24.241 y 24.714 y sus respectivas normas modificatorias y complementarias, pagadas al fisco durante el año bajo evaluación.
2. Un certificado de crédito fiscal "B", por un valor inicial equivalente al SIETE POR CIENTO (7 %) sobre el valor ex fábrica, sin impuestos, gastos financieros, descuentos o bonificaciones, de las electro-autopartes que provengan de fabricantes incluidos en el registro creado por el artículo 24 y las autopartes, herramientas, matrices y moldes nacionales de acuerdo a la descripción del artículo 16 de la Ley N° 27.263, que sean incorporadas durante el año calendario bajo evaluación a la producción del vehículo cuyo proyecto se encontrare inscripto.

No serán considerados para el cálculo del bono de crédito fiscal previsto en el párrafo precedente aquellos bienes que resultaren alcanzados por los bonos de crédito fiscal emitidos en el marco del artículo 13 de la Ley N° 27.263 y viceversa.

3. Un certificado de crédito fiscal "C", a ser aplicado en concepto de prefinanciación de derechos de exportación por un valor inicial equivalente por hasta el CINCO POR CIENTO (5 %) sobre el monto efectivo de ventas anuales detraídas las realizadas en el mercado interno.

La La Autoridad de Aplicación establecerá anualmente las previsiones para los montos involucrados en las alícuotas asignadas a los certificados "A", "B" y "C", con arreglo a la disponibilidad asignada a tal fin por el Tesoro o por el Fondo que se crea por el artículo ~~53~~ 54.<sup>30</sup> Los porcentajes iniciales precedentemente expuestos serán ajustados conforme al cronograma dispuesto en el artículo 5° y a los criterios de ponderación descriptos en el artículo 25.

Asimismo, podrán acceder a los beneficios descriptos en los incisos 1, 2 y 3 precedentes, los sujetos que cuenten con proyectos respecto de los cuales ya se hubiera verificado la puesta en marcha en forma previa a su inscripción en el RENFOMS.

<sup>30</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo

La Autoridad de Aplicación dispondrá de los medios y métodos de acreditación de logros y cumplimiento de metas de los beneficiarios y las beneficiarias y será responsable por su evaluación y dictamen.

Los beneficiarios y las beneficiarias podrán solicitar los respectivos certificados de crédito fiscal, de conformidad con las formas, plazos y procedimientos que al efecto determinen la Autoridad de Aplicación y la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS, cada una en la órbita de sus competencias, una vez que los proyectos inscritos en el RENFOMS se encuentren en fase de comercialización.

Los certificados de crédito fiscal "A", "B" y "C" serán nominativos e intransferibles y podrán ser utilizados por los sujetos beneficiarios para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto de Impuesto al Valor Agregado e Impuesto a las Ganancias, en carácter de saldo de declaración jurada o anticipos. No podrán ser aplicados al pago de deudas fiscales previas al ejercicio del año en el cual los proyectos de inversión hayan entrado en fase de comercialización.

El ingreso obtenido con motivo de la incorporación del bono de crédito fiscal establecido en el presente artículo no será computable por sus beneficiarios o beneficiarias para la determinación de la ganancia neta en el Impuesto a las Ganancias.

El Presupuesto General de la Administración Nacional establecerá anualmente una partida o cupo presupuestario especial destinado a los certificados de crédito fiscal "A", "B" y "C" establecidos en este artículo.

**ARTÍCULO 32 - *Beneficios Incentivos a la producción- otros Fabricantes-*** Los sujetos que cuenten con proyectos inscritos en el RENFOMS, relacionados al desarrollo y fabricación de autopartes para vehículos de movilidad sustentable (artículo 7°, inciso 2), equipamiento auxiliar de la movilidad sustentable (artículo 7°, inciso 3), partes de conversión de la movilidad sustentable (artículo 7°, inciso 4), combustible sustentable (artículo 7°, inciso 5) así como tecnologías, procesos, sistemas de captura o acumulación energética, sistemas de conexión, monitoreo y control que a criterio de la Autoridad de Aplicación sean elegibles, adicionalmente al beneficio descrito en el artículo 30, podrán acceder a los siguientes beneficios; una vez verificada la puesta en marcha o inicio efectivo de producción del proyecto presentado oportunamente:

1. Un certificado de crédito fiscal "D", por un valor inicial equivalente al CIEN POR CIENTO (100 %) sobre las contribuciones patronales de la nómina salarial del personal afectado directamente al proyecto promovido con destino a los subsistemas de Seguridad Social regidos por las Leyes Nros. 19.032, 24.013, 24.241 y 24.714 pagadas durante el año bajo evaluación. La proporcionalidad del mismo será determinada en mérito al cumplimiento de los criterios enumerados en el artículo 25, según la metodología e incidencia que la Autoridad de Aplicación determine.
2. Un certificado de crédito fiscal "E", a ser aplicado en concepto de prefinanciación de derechos de exportación por un valor inicial equivalente al DIEZ POR CIENTO (10 %) sobre el monto efectivo de ventas anuales detraídas las realizadas en el mercado interno o del DOS POR CIENTO (2%) para el caso de combustible sustentable según lo definido en el artículo 7°, inciso 5. La proporcionalidad del mismo será determinada en mérito al cumplimiento de los criterios enumerados en el artículo 25, según la metodología e incidencia que la Autoridad de Aplicación determine.

La Autoridad de Aplicación establecerá anualmente las previsiones para los montos involucrados en las alícuotas asignadas a los certificados "D" y "E", con arreglo a la disponibilidad asignada a tal fin por el Tesoro o por el Fondo que se crea por el artículo 53. Los porcentajes iniciales precedentemente expuestos serán ajustados conforme al cronograma dispuesto en el artículo 5° y a los criterios de ponderación descriptos en el artículo 25.

Asimismo, serán pasibles de acceder a los beneficios descriptos en los incisos 1 y 2 precedentes los sujetos que cuenten con proyectos respecto de los cuales ya se hubiera verificado la puesta en marcha en forma previa a su inscripción en el RENFOMS.

Los certificados de crédito fiscal "D" y "E" serán nominativos e intransferibles. Podrán ser utilizados por los sujetos beneficiarios para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto de Impuesto al Valor Agregado e Impuesto a las Ganancias en carácter de saldo de declaración jurada o anticipos, según corresponda.

No podrán ser aplicados al pago de deudas fiscales previas al ejercicio del año en el cual los proyectos de inversión hayan entrado en fase de comercialización.

Los beneficiarios y las beneficiarias podrán solicitar los respectivos certificados de crédito fiscal, por intermedio de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS, una vez que los proyectos de inversión hayan entrado en fase de comercialización, con arreglo a la reglamentación.

El ingreso obtenido con motivo de la incorporación de los certificados de crédito fiscal establecidos en el presente artículo no será computable por sus beneficiarios o beneficiarias para la determinación de la ganancia neta en el Impuesto a las Ganancias.

El Presupuesto General de la Administración Nacional establecerá anualmente una partida o cupo presupuestario especial destinado a los certificados de crédito fiscal "D" y "E" establecidos en este artículo.

**ARTÍCULO 33 - *Acreditación de logros, emisión, verificación y control***- La Autoridad de Aplicación dispondrá de los métodos de acreditación de logros y cumplimiento de metas comprometidas en los respectivos proyectos inscriptos en el RENFOMS y será responsable por su evaluación junto con la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS, en el marco de sus respectivas competencias, regulando las formas y condiciones de emisión, registración y utilización de los certificados de crédito fiscal.

### CAPÍTULO 3. De los Límites de los Beneficios

**ARTÍCULO 34 - *Inversiones no Alcanzadas***- En el caso de los sujetos que presenten proyectos cuyas actividades comparten o en los que compartirán inversiones y capacidad instalada con otras actividades que no se ciñen al objetivo de la presente ley, serán elegibles para recibir beneficios a criterio de la Autoridad de Aplicación y con arreglo a los méritos correspondientes, en proporción a las actividades alcanzadas dentro del total; no correspondiendo beneficios por las restantes. Dichos sujetos deberán presentar métodos contables que permitan evaluar separadamente las actividades promovidas de las demás.

**ARTÍCULO 35 - *Denegatoria***- La Autoridad de Aplicación podrá otorgar o denegar los beneficios instituidos en el presente Título III por hasta la totalidad del proyecto de inversión presentado sobre la base de las previsiones establecidas en la presente ley y en las normas reglamentarias y complementarias que al efecto se dicten.

### CAPÍTULO 4. De los Incumplimientos y Penalidades

**ARTÍCULO 36 - *Incumplimiento, Sanciones***- El incumplimiento de las disposiciones de la presente ley por parte de los y las titulares de los proyectos de inversión que resulten beneficiarios y beneficiarias del régimen creado por el artículo 3º, sin perjuicio de la restitución al fisco de los créditos fiscales oportunamente acreditados o devueltos o, en su caso, del Impuesto a las Ganancias ingresado en defecto, con más los respectivos intereses resarcitorios dará lugar a la aplicación de las siguientes sanciones, sin perjuicio de las que pudieran corresponder por aplicación de otras normas vigentes:

1. Suspensión del goce del beneficio, por un período de entre DOS (2) meses y UN (1) año o caducidad total o parcial del tratamiento otorgado, por el plazo de vigencia del régimen, según la gravedad de la falta a determinar;
2. Una multa equivalente al CIEN POR CIENTO (100 %) del impuesto acreditado o devuelto o, en su caso, ingresado en defecto en el año calendario inmediatamente anterior al incumplimiento. Para el caso que durante dicho año no se hubiesen otorgado beneficios a la empresa, se aplicarán multas hasta el porcentaje mencionado, respecto de los beneficios solicitados por la empresa durante el año del incumplimiento y hasta el acaecimiento del mismo;

3. El ingreso de los impuestos no abonados, con más sus intereses y accesorios e;
4. Inhabilitación para volver a gozar de los beneficios del régimen por el mismo u otro proyecto. La Autoridad de Aplicación determinará los procedimientos para la aplicación de las sanciones dispuestas en el presente artículo y exigirá, y oportunamente ejecutará, garantías constituidas por los beneficiarios o las beneficiarias mediante depósito bancario, cheque certificado contra entidad bancaria, títulos públicos emitidos por el ESTADO NACIONAL, aval bancario, seguro de caución o pagarés a la vista, en los montos y oportunidades que la reglamentación establezca.

Las acciones para exigir el cumplimiento de las obligaciones emergentes de la presente ley e imponer las sanciones derivadas de su incumplimiento prescribirán a los DIEZ (10) años contados a partir de la fecha en que el cumplimiento debió hacerse efectivo. El acto administrativo que ordene la instrucción de sumario administrativo y/o el requerimiento de cumplimiento emitido por la Autoridad de Aplicación suspenderá por TRES (3) años el plazo de prescripción de la acción y se aplicarán en subsidio las disposiciones de la Ley N° 11.683, texto ordenado en 1998 y sus modificaciones.

ARTÍCULO 37 - **Falta Leve, Definición-** Serán consideradas faltas leves: la demora en la presentación de información requerida, la inexactitud u omisión en la misma u otro incumplimiento de las obligaciones establecidas en esta ley y en la reglamentación que se dicte y en la medida en que ello no hubiera motivado costos y/o el otorgamiento de beneficios por parte del ESTADO NACIONAL.

ARTÍCULO 38 - **Falta Grave, Definición-** Serán consideradas faltas graves:

1. la ~~misión~~-omisión o demora en la presentación de la información requerida, cuando ésta hubiere motivado el otorgamiento de los beneficios previstos;
2. la falsedad o inexactitud en la información presentada, en la medida que ello implique un goce indebido de los beneficios del régimen;
3. los desvíos significativos e insubsanables respecto del plan de producción o del programa de importaciones o exportaciones que hubiere sido considerado en la presentación aprobada, siempre que los mismos no se generen por efectos ajenos al control por parte del beneficiario o de la beneficiaria y conforme a los criterios que establezca la reglamentación. La Autoridad de Aplicación precisará los parámetros para considerar configurado este supuesto.

ARTÍCULO 39 - **Falta Leve, Efecto-** Ante una falta leve, la Autoridad de Aplicación podrá aplicar, previa intimación, las sanciones previstas en el artículo 36, incisos 1 y 2. La aplicación podrá hacerse de forma conjunta o alternativa, no pudiendo el monto de la multa prevista en el inciso 2 del artículo 36 exceder el VEINTICINCO POR CIENTO (25 %) del monto de los beneficios recibidos por la empresa en el año calendario inmediatamente anterior. La graduación de las mismas se realizará de acuerdo al monto del beneficio y a los antecedentes en el cumplimiento del régimen de la empresa imputada.

ARTÍCULO 40 - **Falta Grave, Efecto-** Ante una falta grave, la Autoridad de Aplicación podrá aplicar, de forma conjunta o alternativa, las sanciones previstas en el artículo 36. La graduación de las mismas se realizará de acuerdo al monto del beneficio, a la gravedad del incumplimiento y a los antecedentes de la empresa en el cumplimiento del presente régimen.

ARTÍCULO 41 - **Indicio Grave, Efectos-** Sin perjuicio de las sanciones que pudieren corresponder por aplicación del artículo 40, en caso de existir indicios de graves irregularidades, conforme los criterios que al efecto precise la Autoridad de Aplicación, previa intimación a la empresa, se dispondrá la suspensión preventiva del otorgamiento de los beneficios previstos en el presente régimen, hasta tanto se determine si ha mediado incumplimiento de la beneficiaria o del beneficiario.

ARTÍCULO 42 - **Renuncia-** Quienes gocen de los beneficios promocionales descritos en el presente Título que solicitaren la exclusión del beneficio antes de dar cumplimiento a los compromisos asumidos en el proyecto presentado, deberán reembolsar al ESTADO NACIONAL, total o parcialmente, los beneficios económicos



obtenidos por y durante su permanencia, en los términos y bajo las normas reglamentarias y/o complementarias que se dicten al efecto.

ARTÍCULO 43 - **Aprovechamiento indebido de beneficios fiscales-** Serán pasibles de las sanciones establecidas en el artículo 3° del Régimen Penal Tributario aprobado mediante el artículo 279 de la Ley N° 27.430, aquellos beneficiarios y aquellas beneficiarias que hicieran uso de un aprovechamiento indebido de beneficios fiscales recibidos.

## CAPÍTULO 5. De los Impedidos

ARTÍCULO 44 - **Impedidos-:** Estarán impedidos de acogerse al tratamiento dispuesto en el presente Título aquellos sujetos que se hallen en alguna de las siguientes situaciones:

1. Contaren con deudas exigibles e impagas de carácter fiscal o previsional;
2. Hayan sido declarados en estado de quiebra, respecto de los cuales no se haya dispuesto la continuidad de la explotación;
3. Se encuentren cursando una condena firme por delitos previstos en la Ley N° 23.771 y sus modificatorias, la Ley N° 24.769, la Ley N° 27.430 según corresponda conforme temporalidad de la norma aplicable, o por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros;
4. Las personas jurídicas -incluidas las cooperativas- en las cuales, según corresponda, sus socios administradores o socias administradoras, directores o directoras, síndicos o síndicas, miembros del consejo de vigilancia, consejeros o consejeras o quienes ocupen cargos equivalentes en las mismas, hayan sido condenados o condenadas penalmente con condena firme por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros, hasta el transcurso del doble del plazo de su condena.

Cuando se verifique cualquiera de las circunstancias mencionadas en el párrafo anterior, con posterioridad a la aprobación del proyecto, será causa de caducidad total del tratamiento acordado.

## TITULO IV. Disposiciones Generales

### CAPÍTULO 1. Disposiciones Temporarias y Permanentes

ARTÍCULO 45 - **Autoridades de Aplicación-** Será Autoridad de Aplicación el MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, a excepción del inciso c) del artículo 4° y del Capítulo II del Título II, para los que será Autoridad de Aplicación el MINISTERIO DE TRANSPORTE, quedando facultados, por sí o por quienes estos designen, a dictar las normas complementarias, aclaratorias y operativas que resulten conducentes para la implementación de las previsiones dispuestas en la presente ley.

ARTÍCULO 46 - **Uso de la Vía Pública-** El PODER EJECUTIVO NACIONAL, por intermedio del MINISTERIO DE TRANSPORTE, propondrá las modificaciones normativas que se requieran en atención a las características de los vehículos señalados en la presente ley, promoverá las modificaciones que sean necesarias en la Ley N° 24.449 y, respecto de las particularidades en el uso de la vía pública, coordinará la adecuación normativa correspondiente.

ARTÍCULO 47 - **Flotas Antiguas Canje-** La Autoridad de Aplicación evaluará la oportunidad y velará por el establecimiento de un plan de facilidades de canje de vehículos convencionales obsoletos por vehículos de

movilidad sustentable, como opción al usuario y a la usuaria y dentro de los límites de los beneficios establecidos por la presente y en modo excluyente con aquellos.

ARTÍCULO 48 - **Dominio-** El PODER EJECUTIVO NACIONAL, por intermedio del MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS, implementará los medios necesarios para que los vehículos de movilidad sustentable cuya inscripción resulte obligatoria en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor sean provistos de elementos identificatorios que den cuenta de manera inequívoca de su singularidad.

ARTÍCULO 49 - **Educación Técnica-** El PODER EJECUTIVO NACIONAL, por intermedio del MINISTERIO DE EDUCACIÓN, promoverá la creación de carreras profesionales universitarias, terciarias y tecnicaturas con orientaciones en los tópicos de la movilidad sustentable, con el fin de promover la formación de técnicos y técnicas y profesionales especializados y especializadas. En acuerdo con el CONSEJO FEDERAL DE EDUCACIÓN, velarán por cumplir, desde el punto de vista educativo con las disposiciones del artículo 1° y su inserción como núcleo de aprendizaje en las currículas de los niveles y tipos de establecimientos que consideren, además de diseñar, publicar y administrar becas educativas que serán solventadas por una partida especial del Fondo que se crea por el artículo ~~5354~~.<sup>31</sup>

ARTÍCULO 50 - **Etiquetado-** El PODER EJECUTIVO NACIONAL, por intermedio de la o las dependencias con competencia en la materia, deberá verificar y evaluar la existencia y cumplimiento de los programas de utilización de energías renovables y<sup>32</sup> economía circular referidos en el artículo 25 así como la contribución en la reducción de emisiones de dióxido de carbono (CO2) y otros gases de efecto invernadero, contaminantes líquidos, sólidos o gaseosos, contaminación sonora u otra que considere pertinente, para vehículos en general y de movilidad sustentable en particular. Establecerá una clasificación normalizada para un etiquetado relativo a su contribución en la reducción de contaminación. Concomitantemente con ello podrá diseñar y establecer, junto con el MINISTERIO DE TRANSPORTE, un sistema de controles para la revisión técnica de estos aspectos y otros que pudieran afectar la circulación de estos vehículos, sobre la base de aquel etiquetado.

ARTÍCULO 51 - **Seguros-** El PODER EJECUTIVO NACIONAL velará para que, por intermedio de la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN, organismo descentralizado actuante en el ámbito del MINISTERIO DE ECONOMÍA, se arbitren las medidas necesarias para que las compañías de seguros se dispongan a proveer a los usuarios o las usuarias pólizas de seguros que den cobertura a los vehículos enumerados en el artículo 7°, que resulten equivalentes en monto y cobertura a las que aplican a pólizas de los vehículos convencionales. Del mismo modo arbitrará las medidas necesarias para que las citadas compañías ofrezcan pólizas que den cobertura a empresas que operen estaciones de recarga y a las instalaciones de recarga domiciliarias.

ARTÍCULO 52 - **Disposición y Tratamiento de Acumuladores-** El PODER EJECUTIVO NACIONAL, por intermedio del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE y otras áreas pertinentes gestionará los procedimientos requeridos a efectos de instruir a actores y actoras y responsables respecto del tratamiento, recolección, reciclado de baterías y acumuladores usados; así como de la seguridad operacional involucrada.

ARTÍCULO 53 - **Transición Justa-** La autoridad de aplicación asistida por las instituciones creadas por esta ley y en coordinación con otros organismos que corresponda, implementará estrategias y programas de Apoyo a la Reconversión Productiva para aquellas empresas, trabajadores, provincias o localidades y actores más afectados o vulnerables; que deban reconvertir, relocalizar o cesar algunas actividades en el proceso de transición hacia sistemas de movilidad más sustentables para la economía y calidad de vida del conjunto de la sociedad argentina actual y futura; tendiendo a maximizar los beneficios de esta transformación, creando empleo decente y de calidad, así como minimizando los posibles efectos negativos asociados.<sup>33</sup>

<sup>31</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo

<sup>32</sup> AGREGADO: 'utilización de energías renovables y', por concordancia con similar agregado en Art.25 a que hace referencia el presente artículo.

<sup>33</sup> AGREGADO: "Transición Justa": concepto promovido desde la ONU y OIT hasta diversos gremios nacionales, que impulsa la inclusión en las normas y políticas de transformación productiva hacia el desarrollo sostenible, en particular energías renovables y vehículos de movilidad sustentable; mecanismos que garanticen una transición justa dentro de este "Green New Deal", apoyando y protegiendo a los trabajadores, pequeñas empresas, y Provincias o comunidades locales más afectadas y/o vulnerables frente a estos cambios; para garantizar que la cantidad y calidad de empleos y producción local, no disminuya sino se aproveche para aumentarlos, durante esta transformación productiva hacia una economía material y energéticamente mas sustentable de padres a hijos.

## TITULO V. DE LAS INSTITUCIONES **Y PLAN ESTRATÉGICO** PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

### CAPÍTULO 1.

#### Del Fondo Fiduciario para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable

**ARTÍCULO 53—ARTÍCULO 54 - Fondo Creación-** Créase el Fondo Fiduciario Público denominado Fondo Fiduciario para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable (FoDeMS), el que se conformará como un fideicomiso de administración y financiero, que regirá en todo el territorio de la REPÚBLICA ARGENTINA, con los alcances y limitaciones establecidos en la presente ley y en las normas reglamentarias y complementarias que se dicten al efecto.

Supletoriamente, se aplicarán las normas del Código Civil y Comercial de la Nación.

**ARTÍCULO 54—ARTÍCULO 55 - Objeto-** El FoDeMS tendrá por objeto la aplicación de los bienes fideicomitados al otorgamiento de préstamos, la realización de aportes de capital, adquisición bienes o todo otro mecanismo o instrumento financiero destinado a facilitar o financiar inversiones, start-ups, diseño, investigación, capacitación, innovación, desarrollo, importación de bienes intermedios, producción, comercialización, conversión y adquisición de vehículos de movilidad sustentable, partes, conjuntos, subconjuntos, partes de conversión, equipamiento auxiliar, bienes de capital e infraestructura, servicios, insumos, tecnologías y procesos asociados, específicamente destinados a la movilidad sustentable, todo ello en el marco del desarrollo amplio y sostenible de la movilidad sustentable.

**ARTÍCULO 55—ARTÍCULO 56 - Contrato de fideicomiso. Suscripción. Sujetos -** El contrato de fideicomiso del Fondo Fiduciario para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable será suscripto entre el MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, o quien este designe, como fiduciante, y la entidad pública, entidad bancaria pública o sociedad controlada por cualquiera de estas que designe la Autoridad de Aplicación como fiduciario.

**ARTÍCULO 56—ARTÍCULO 57 - Duración-** El plazo de duración del FoDeMS será hasta el 31 de diciembre de 2040. No obstante ello, el fiduciario conservará los recursos suficientes para atender los compromisos pendientes, reales o contingentes, que haya asumido hasta la fecha de extinción de esas obligaciones.

Facúltase al PODER EJECUTIVO NACIONAL a extender la vigencia del FoDeMS por períodos adicionales de CINCO (5) años por hasta DOS (2) períodos consecutivos.

**ARTÍCULO 57—ARTÍCULO 58 - Beneficiarios y Fideicomisario-** Serán beneficiarios y beneficiarias del Fideicomiso los y las titulares de los Valores Representativos de Deuda que emita el Fiduciario, los destinatarios y las destinatarias de los instrumentos previstos en el artículo 6261<sup>34</sup> de la presente, las personas jurídicas constituidas en la REPÚBLICA ARGENTINA que sean titulares de un proyecto inscripto en el registro creado por el artículo 24 de la presente ley y las personas humanas o jurídicas adquirentes de bienes de la movilidad sustentable producidos al amparo de dichos proyectos según el alcance definido en las normas reglamentarias y complementarias que se dicten al efecto.

El ESTADO NACIONAL será el Fideicomisario y destinatario final de los fondos integrantes del Fondo Fiduciario para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable en caso de su extinción o liquidación.

**ARTÍCULO 58—ARTÍCULO 59 - Gobierno-** La dirección del fondo estará a cargo de un Comité Ejecutivo cuya composición, funciones y atribuciones serán definidas en la reglamentación. La presidencia del mismo estará a cargo del titular o de la titular del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, o quien este o esta designe.

<sup>34</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo

~~ARTÍCULO 59~~ ~~ARTÍCULO 60~~ - **Patrimonio e Ingresos**- El FoDeMS contará con un patrimonio constituido por los bienes fideicomitidos, que en ningún caso constituyen, ni serán considerados como recursos presupuestarios, impositivos o de cualquier otra naturaleza que pongan en riesgo el cumplimiento del fin al que están afectados, ni el modo u oportunidad en que se realice. Dichos bienes son:

- a) Los recursos que anualmente se asignen a través de las correspondientes leyes de Presupuesto General de la Administración Nacional u otras leyes que sancione el HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN.
- b) Los fondos que pudiesen provenir del aporte determinado por el artículo ~~6061~~.<sup>35</sup>
- c) Los recursos que se asignen como consecuencia de las modificaciones introducidas por los artículos ~~7785~~ y ~~7785~~,<sup>36</sup> que el PODER EJECUTIVO NACIONAL determine;
- d) Los fondos provistos por organismos nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, internacionales u organizaciones no gubernamentales.
- e) Los fondos que se puedan generar o recuperar en virtud de la aplicación de los programas y ejecución de los objetivos del fondo, el recupero del capital e intereses de las financiaciones otorgadas y el producido de sus operaciones, la renta, frutos e inversión de los bienes fideicomitidos y de los bienes adquiridos mediante estos.
- f) Los fondos provenientes de la colocación por oferta pública de valores negociables emitidos por el fondo a través del mercado de capitales. A tales efectos, el FoDeMS podrá solicitar el aval del Tesoro.
- g) Los fondos provenientes de empresas públicas o privadas, nacionales o extranjeras que decidan apoyar el desarrollo de la industria de la movilidad sustentable.
- h) Los ingresos por las penalidades previstas ante el incumplimiento de la presente ley-
- i) Recursos provenientes de saldos no utilizados o remanentes de fondos extrapresupuestarios establecidos por la Autoridad de Aplicación, en tanto se encuentren cumplidas en su totalidad las tareas a las que se encontraren afectados.
- j) Los dividendos o utilidades percibidas por la titularidad de acciones o participaciones y los ingresos provenientes de su venta.
- k) Aportes, contribuciones, legados o donaciones y obtención de los denominados Bonos Verdes u otras formas de valuación internacional de mejoras cuantificadas en cuanto emisiones.
- l) Fondos provenientes de organismos internacionales de crédito.

Los fondos integrados al FoDeMS se depositarán en una cuenta especial del fiduciario quien actuará como agente financiero del mismo. Con los recursos del FoDeMS y como parte integrante de dicho Fondo, la Autoridad de Aplicación podrá crear diferentes patrimonios de afectación para lograr una mejor inversión, asignación y administración de los fondos disponibles.

~~ARTÍCULO 60~~ ~~ARTÍCULO 61~~ - **Aporte**- Los beneficiarios o las beneficiarias del régimen comprendidos o comprendidas podrán ser pasibles de un aporte equivalente de hasta el TRES POR CIENTO (3 %) del monto total de los beneficios fiscales otorgados en el marco del régimen establecido por la presente ley, a ser integrado al Fondo Fiduciario para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable (FoDeMS) cuando los recursos provenientes de los ítems enumerados en el artículo ~~5660~~<sup>37</sup> no resulten suficientes para el cumplimiento del objeto para el que fue creado, conforme lo determine la reglamentación.

~~ARTÍCULO 61~~ ~~ARTÍCULO 62~~ - **Instrumentos**- Para el cumplimiento de su objeto, el FoDeMS podrá:

<sup>35</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo

<sup>36</sup> Actualizados NÚMEROS de Artículo

<sup>37</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo

1. Proveer bienes, fondos u otorgar facilidades a través de préstamos, adquisición de valores fiduciarios públicos o privados, en la medida en que estos fueran emitidos con el objeto exclusivo de la obtención de financiamiento de los proyectos alcanzados por la presente o para la reconversión o adquisición de vehículos y/o equipos, partes, accesorios e infraestructura relativos a la movilidad sustentable.
2. Realizar aportes de capital en sociedades que lleven a cabo los proyectos y suscribir cualquier otro instrumento de financiamiento que determine la Autoridad de Aplicación, siempre y cuando se apliquen a financiar los destinos previstos para el mismo.
3. Bonificar puntos porcentuales de la tasa de interés de créditos y títulos valores que otorgue o en los cuales intervengan entidades financieras u otros actores u otras actoras en el rol de proveedores o proveedoras de financiamiento, sea con el objeto de desarrollo de proyectos dentro del registro creado en el artículo 24 o con el objeto de la adquisición de sus productos. En este caso, el riesgo de crédito será asumido por dichas entidades, las que estarán a cargo de la evaluación de riesgo crediticio. No obstante ello, para el otorgamiento del beneficio se deberá contar con la aprobación de la elegibilidad previa del proyecto por parte del Comité Ejecutivo o de quien este designe a tal efecto.
4. Compensar las diferencias que se produjesen en la estructura de costos de los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros y pasajeras, cuando las mismas se generasen en la adquisición, mantenimiento y puesta a punto de vehículos de movilidad sustentable o proviniesen de la adaptación de las instalaciones fijas requeridas para mantener y resguardar tales vehículos.
5. Adquirir vehículos de movilidad sustentable para darlos en alquiler con opción a compra con el fin de apoyar el transporte automotor de pasajeros y pasajeras.
6. Otorgar garantías para respaldar contratos de leasing para operaciones del transporte público de pasajeros y pasajeras o para la comercialización de los productos de beneficiarios o beneficiarias del correspondiente registro, en particular en el caso de negocios de exportación.
7. Aportar al sostenimiento de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable.
8. Financiar la infraestructura ~~eléctrica~~ de carga eléctrica y de otros vectores sustentables.<sup>38</sup>
9. Financiar los bonos verdes establecidos en los artículos 11, 12 y 17 de la presente ley.
10. Implementar estrategias de concientización pública; realizar campañas de información gráfica, audiovisual o electrónica; organizar o apoyar competencias deportivas, exposiciones y reuniones públicas del tema; u otras actividades de divulgación que contribuyan a la consecución del objeto del Fondo.<sup>39</sup>
- ~~10.11. Aportar a las estrategias de movilidad sustentable de jurisdicciones provinciales y municipales, priorizando las que adhieran a la presente norma, incluyendo de manera coordinada y complementaria: beneficios impositivos, de circulación y estacionamiento; planes de reemplazo progresivo de flotas de vehículos de propiedad estas jurisdicciones, y flotas de ómnibus afectados al Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros urbanos y suburbanos de su jurisdicción; así como planes para despliegue de infraestructura de carga eléctrica y de otros vectores sustentables, entre otras promociones.~~<sup>40</sup>

Los instrumentos que utilice el FoDeMS para monetizar fondos a los beneficiarios o las beneficiarias indicados o indicadas en los Títulos II y III de la presente ley podrán estar nominados en pesos o dólares estadounidenses, correspondiendo en este último caso su integración y pago en pesos.

El Administrador Fiduciario determinará los términos y condiciones de los instrumentos y cómo se administrarán y otorgarán las líneas de crédito y avales o garantías previstos en este artículo, los cuales deberán ser aprobados por el Comité Ejecutivo.

<sup>38</sup> AGREGADO: "y de otros vectores sustentables" (para concordancia con Art.7, Inc.5; apoyar infraestructura de carga para combustibles/vectores sustentables)

<sup>39</sup> AGREGADO al Art.62 del Fondo Fiduciario, un Inc. habilitándolo para organizar o apoyar diversas estrategias de información, divulgación y concientización que contribuyan a la consecución del objeto del mismo.

<sup>40</sup> AGREGADO al Art.62, un Inc. para apoyar económicamente a las Provincias y Munic que adhieran a la ley incluyendo al menos y de manera coord. con la Nación beneficios y planes complementarios, garantizando así la adhesión y coordinación federal del tema.

Los instrumentos deberán otorgarse prioritariamente a los emprendimientos que acrediten fehacientemente mayor porcentaje de integración de componente nacional. A tales efectos, el FoDeMS bonificará la tasa de interés de acuerdo con lo previsto en el inciso 3 solamente a aquellos proyectos que acrediten el porcentaje de integración nacional, según la calificación que otorgue la Autoridad de Aplicación.

**ARTÍCULO 62–ARTÍCULO 63 - *Tratamiento Impositivo***- Tanto el FoDeMS como el Fiduciario, en sus operaciones relativas al FoDeMS, estarán eximidos de todos los impuestos, tasas y contribuciones nacionales existentes o a crearse, incluyendo el Impuesto al Valor Agregado y el Impuesto sobre los Créditos y Débitos en Cuentas Bancarias y Otras Operatorias, no resultando de aplicación, en este caso, lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 2º de la Ley N° 25.413 y sus modificaciones.

**ARTÍCULO 63–ARTÍCULO 64 - *Autoridad de Aplicación del FoDeMS***- La Autoridad de Aplicación del FoDeMS será el MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO y estará facultada para dictar las normas aclaratorias y complementarias que resulten pertinentes como así también aplicar las sanciones que correspondan.

Autorízase a la Autoridad de Aplicación a delegar funciones en una dependencia de rango no inferior a Subsecretaría

**ARTÍCULO 64–ARTÍCULO 65 - *Aprobación del Contrato***- Facúltase al MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO a aprobar el Contrato de Fideicomiso.

## CAPÍTULO 2.

### Agencia Nacional De Movilidad Sustentable

**ARTÍCULO 65–ARTÍCULO 66 - *Creación***- Créase la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable como organismo descentralizado en el ámbito del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y privado, que tendrá como misión promover el desarrollo productivo y/o tecnológico en la cadena de valor de la movilidad sustentable; pudiendo establecer delegaciones regionales y otros mecanismos de articulación con las autoridades de aplicación provinciales y municipales correspondientes, para apoyar la coordinación federal e implementación de sus misiones y funciones.<sup>41</sup>

**ARTÍCULO 66–ARTÍCULO 67 - *Funciones***.-Serán funciones de la Agencia Nacional de la Movilidad Sustentable:

- a) Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de la movilidad sustentable en todo el Territorio Nacional;
- b) Diseñar, ejecutar y promover programas e instrumentos promocionales en el ámbito de su objeto;
- c) Realizar y/o fomentar la investigación en el campo de la Movilidad Sustentable;
- d) Realizar recomendaciones a los distintos organismos vinculados al desarrollo de la movilidad sustentable;
- e) Promover y gestionar la organización y dictado de cursos y seminarios de capacitación a técnicos o técnicas y funcionarios o funcionarias nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la movilidad sustentable;
- f) Administrar y gestionar los fondos que se le destinen provenientes del Fondo para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable (FoDeMS) y de otras fuentes;

<sup>41</sup> AGREGADO **mecanismos de Coordinación Federal**: gran parte de las promociones impositivas, así como de circulación, estacionamiento y puntos de carga para vehículos eléctricos y alternativos, son de adhesión e incumbencia de Provincias y Municipios (como pasa con la Ley de Tránsito y la Agencia de Seguridad Vial); por lo que requieren mecanismos de implementación y coordinación federal (como existe el Consejo Federal de Seguridad Vial, etc).

- g) Asesorar a la Autoridad de Aplicación del Fondo Fiduciario para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable (FoDeMS) respecto a la dinámica de sus ingresos y el destino de los fondos que lo conforman;
- h) Adjudicar fondos, a través de evaluaciones, concursos, licitaciones y/o mecanismos equivalentes a proyectos que se destinen a la misión señalada en el Adjudicar fondos, a través de evaluaciones, concursos, licitaciones y/o mecanismos equivalentes a proyectos que se destinen a la misión señalada en el artículo 5455; <sup>42</sup>
- i) Suscribir convenios de colaboración con universidades, organismos, instituciones y cualquier otra entidad, nacional y/o internacional, a los efectos de realizar programas de investigación y capacitación de personal en materia de Movilidad Sustentable; y fomentar la creación de carreras vinculadas a la materia;
- j) Becar estudiantes de carreras y especialidades afines en instituciones nacionales y/o internacionales.
- k) Publicar periódicamente los avances productivos y/o tecnológicos que se logren mediante los proyectos enmarcados en la presente ley, así como el resultado del monitoreo de precios, valores y costos nacionales e internacionales de bienes relacionados con la movilidad sustentable.
- l) Propender a constituirse en la 'ventanilla única' para consultas e inicio de trámites vinculados a esta ley, actuando como coordinador transversal para aquellos donde intervengan otros organismos o jurisdicciones. <sup>43</sup>

**ARTÍCULO 67-ARTÍCULO 68 - Gobierno.-** El gobierno de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable estará a cargo de un Directorio integrado por DIEZ (10) directores o directoras vocales que se desempeñarán con carácter "ad-honorem" y que se conformará del siguiente modo: el Presidente o la Presidenta, será designado o designada por el PODER EJECUTIVO NACIONAL a propuesta del MINISTERIO DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN, quien tendrá rango y jerarquía de Secretario o Secretaria; NUEVE (9) directores o directoras vocales, a saber: UN (1) o UNA (1) representante de la SECRETARÍA DE INDUSTRIA, ECONOMÍA DEL CONOCIMIENTO Y GESTIÓN COMERCIAL EXTERNA del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, UN (1) o UNA (1) representante de la SECRETARÍA DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA Y LOS EMPRENDEDORES del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, UN (1) o UNA (1) representante del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE, DOS (2) representantes del MINISTERIO DE TRANSPORTE y UN (1) o UNA (1) representante de la SECRETARÍA DE MINERÍA del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, con responsabilidades y atribuciones equivalentes a las de Subsecretario o Subsecretaria; UN (1) o UNA (1) representante de las universidades nacionales y DOS (2) a ser elegidos o elegidas por el MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, teniendo en consideración la idoneidad de los candidatos o las candidatas respecto al conocimiento sobre actores o actoras de los sectores productivos de la cadena de valor de la movilidad sustentable.

En la conformación del Directorio se promoverán designaciones en términos de alternancia, representatividad, género, federalismo, idoneidad y antecedentes en el sector y se elevará para su aprobación su estatuto y estructura organizativa.

**ARTÍCULO 68-ARTÍCULO 69 - Presidencia. Deberes y funciones.-** El ejercicio de la presidencia de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable conllevará los siguientes deberes y funciones:

- a) Ejercer la representación de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable, actuar en juicio como actora y demandada en temas de su exclusiva competencia, quedando facultada para absolver posiciones en juicio pudiendo hacerlo por escrito.
- b) Ejercer la administración de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable suscribiendo a tal fin los actos administrativos pertinentes.
- c) Elaborar el plan operativo anual, estimar y coadyuvar en la estimación del volumen potencial de unidades anuales a venderse provenientes de los fabricantes registrados en el respectivo registro.
- d) Convocar las sesiones del Directorio.

<sup>42</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo

<sup>43</sup> AMPLIADO: ...'ventanilla única'... en lugar de las docenas de ventanillas y ministerios por los que un productor o consumidor de vehículos sostenibles y sus componentes o sistemas relacionados, tiene que penar desalentadoramente para realizar trámites

- e) Promover y gestionar la obtención de recursos y fondos públicos y privados, locales y extranjeros, para el cumplimiento de los objetivos de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable.
- f) Promover las relaciones institucionales de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable y, en su caso, suscribir convenios con organizaciones públicas o privadas, nacionales o extranjeras, para el logro de sus objetivos en coordinación con los organismos con competencia en la materia.
- g) Poner a consideración del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO el plan estratégico de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable.
- h) Dictar las normas necesarias para el funcionamiento operativo de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable.
- i) Aceptar herencias, legados, donaciones y subvenciones que le asignen organismos públicos o privados, nacionales o extranjeros.
- j) Requerir a los distintos organismos de la Administración Pública Nacional la comisión transitoria de personal idóneo en la materia, que fuere necesario para el funcionamiento de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable.

~~ARTÍCULO 69~~ ~~ARTÍCULO 70~~ - **Estructura.**- A los fines de cumplimiento de las funciones establecidas en el artículo ~~6869~~,<sup>44</sup> la Presidencia de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable podrá ser asistida por direcciones, siempre que las mismas posean responsabilidades y atribuciones equivalentes a las de Director o Directora Nacional, todas las cuales serán invitadas a integrarla por el Directorio de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable, a propuesta de aquel.

~~ARTÍCULO 70~~ ~~ARTÍCULO 71~~ - **Patrimonio y financiamiento** - El financiamiento de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable será aportado por el Fondo creado por el artículo ~~5354~~,<sup>45</sup> El Directorio de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable y el Comité Ejecutivo de aquel fondo determinarán el presupuesto anual requerido para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de sus objetivos.

Así mismo integrarán su patrimonio:

- a) Regalías y los flujos de estas, del producido de patentes, derechos intelectuales y de autor y otros bienes intangibles que surjan del conocimiento producido en la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable o de acuerdos de esta con terceros.
- b) Los fondos provistos por organismos nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, internacionales u organizaciones no gubernamentales.
- c) Los fondos provenientes de empresas públicas o privadas, nacionales o extranjeras que decidan apoyar el desarrollo de la industria de la movilidad sustentable.
- d) Aportes, contribuciones, legados o donaciones y obtención de los denominados Bonos Verdes u otras formas de valuación internacional de mejoras cuantificadas en cuanto emisiones.
- e) Fondos provenientes de organismos internacionales de crédito.

~~ARTÍCULO 71~~ ~~ARTÍCULO 72~~ - **Ingresos**-Los ingresos de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable estarán exentos del Impuesto a las Ganancias y sus operaciones exentas del Impuesto sobre los Créditos y Débitos en Cuentas Bancarias y Otras Operatorias.

<sup>44</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo

<sup>45</sup> Actualizado NÚMERO de Artículo



## CAPÍTULO 3.

**Consejo Consultivo Multisectorial** <sup>46</sup>

**ARTÍCULO 73 - Creación-** Créase el Consejo Consultivo Multisectorial, como órgano de articulación y consulta no-vinculante y ad-honorem, de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable con los diversos actores socio-económicos no-gubernamentales relevantes, dentro de su tema de incumbencia.

**ARTÍCULO 74 - Objeto-** El Consejo Consultivo Multisectorial asistirá a la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable en la elaboración e implementación de la normativa reglamentaria, planificaciones estratégicas u operativas, y otros requerimientos derivados de la ejecución de la presente ley; sirviendo de canal de comunicación, participación y articulación entre la Agencia, las organizaciones de la sociedad civil, cámaras empresarias, gremios, instituciones técnicas y académicas y otros actores relevantes del tema que la autoridad de aplicación considere pertinentes.

**ARTÍCULO 75 - Integración y Autoridades-** La presidencia del Consejo estará a cargo del titular de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable o quien éste designe. Los integrantes del Consejo se desempeñarán en este rol con carácter "ad honorem", y serán designados por el Presidente del mismo, contemplando la participación de representantes de diversos actores y sectores vinculados a la cadena de valor de la movilidad sustentable, así como las sugerencias de integrantes previos del Consejo, o las solicitudes de participación de los mismos interesados. Las decisiones y recomendaciones del Consejo hacia la Agencia serán no-vinculantes. La estructura y funcionamiento del Consejo serán definidas en la reglamentación.

## CAPÍTULO 4.

**Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable** <sup>47</sup>

**ARTÍCULO 76 - Creación-** Créase el Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable, como política de Estado y planificación tendiente a la consecución plena de lo establecido en el objeto y artículos correlacionados de la presente norma.

**ARTÍCULO 77 - Elaboración y Actualización-** La Agencia Nacional de Movilidad Sustentable, asistida por los organismos y entidades que corresponda, elaborará, elevará para su aprobación y mantendrá actualizada la planificación estratégica mencionada en el artículo anterior, incluyendo diagnóstico y líneas de base; metas de corto, mediano y largo plazo; financiamiento de las mismas; responsabilidades de ejecución; indicadores de seguimiento y cumplimiento; mecanismos de corrección de desvíos; y sistemas de consulta y acceso público a esta información, así como su correspondiente planificación operativa anual.

**ARTÍCULO 78 - Red Piloto Federal de Infraestructura de Carga Eléctrica y Alternativa-** <sup>48</sup> Para brindar la posibilidad, en especial durante las etapas iniciales de esta transición, de circular y recargar a lo largo de las principales rutas que recorren la geografía nacional, con los diversos vehículos de movilidad sustentable promovidos por esta norma; se incluirá desde el comienzo en el Plan Estratégico Nacional establecido en artículos anteriores, el apoyo al despliegue de al menos una Red Piloto Federal de Infraestructura de Carga Eléctrica y Alternativa; destinada principalmente a vehículos eléctricos a batería, pero también a los eléctricos a celda de combustible o con otros vectores energéticos alternativos a los combustibles fósiles, permitiendo su prueba y desarrollo para diferentes nichos de uso en el transporte de personas y carga; anticipando, promoviendo y posibilitando el posterior despliegue masivo de los sistemas más adecuados para cada momento y lugar.

<sup>46</sup> AGREGADO "Consejo Consultivo Multisectorial". Mecanismo de PARTICIPACIÓN y CONSENSO multisectorial, (similar a los "Comités Consultivos" que tiene la ANSV) para incorporar INFO estratégica, garantizar APOYO a las medidas y QUE OCURRA lo planeado. Implica un mecanismo de "consulta NO vinculante"; con las Cámaras Empresarias, Gremios, ONGs, etc; para recibir aportes y coordinar aplicación de Reglamentaciones, Planes, etc derivados de esta Ley.

<sup>47</sup> AGREGADO: Se instruye a la Autoridad de aplicación que elabore y mantenga actualizado un indispensable **Plan Estratégico Nacional**, con metas de corto mediano y largo plazo; sobre cómo se implementarán los postulados de esta ley, incluyendo no solo los vehículos sino la red de puntos de carga.

<sup>48</sup> AGREGADO: Se instruye la inclusión dentro del CAP.15."Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable", de la planificación del despliegue inicial, por iniciativas públicas y privadas, de una **Red de Carga Eléctrica y Alternativa básica**, que permita circular por el territorio nacional lo más pronto posible a los vehículos promovidos por esta norma; y en el CAP.16. "Del Acceso Y Comercialización De Energía Para La Movilidad Sustentable", mecanismos de promoción y apoyo financiero no solo a la adquisición, sino a los altos costos de operación por potencia instalada, en especial para los cargadores de mayor potencia, durante los primeros años y en zonas de baja circulación de clientes; hasta que estos vehículos y sistemas se popularicen.

El apoyo al despliegue de esta red de "Puntos" de carga eléctrica y alternativa, será sinérgico con el plan de recambio de flotas públicas Nacionales establecido en el Artículo 20 de la presente y de las jurisdicciones Provinciales y Municipales que adhieran a la misma, así como con las políticas de promoción del uso por particulares y producción nacional de sistemas de movilidad sustentable. Podrá implementarse mediante apoyo a iniciativas públicas, privadas o mixtas; y sus "puntos" de carga eléctrica y alternativa podrán instalarse ya sea independientemente, o como parte de "Estaciones" de carga y servicio, tanto nuevas como preexistentes de combustibles convencionales.

## TITULO VI. De la Infraestructura Eléctrica

### CAPÍTULO 1.

#### Del Acceso y Comercialización de Energía para la Movilidad Sustentable

**ARTÍCULO 72—ARTÍCULO 79 - Comercializador-** Las personas humanas o jurídicas que manifiesten interés frente a la autoridad con competencia en materia energética, podrán solicitar ser reconocidas como actores o actoras del Mercado Eléctrico Mayorista ante la SECRETARÍA DE ENERGÍA del MINISTERIO DE ECONOMÍA, con el fin de participar como comercializadores exclusivamente para el desarrollo de la movilidad sustentable nacional.

**ARTÍCULO 73—ARTÍCULO 80 - Régimen Grandes Usuarios-** Los sujetos detallados en el artículo 16 y los operadores de las estaciones de recarga definidas en el inciso 3 del artículo 7°, así como aquellas personas humanas o jurídicas que se inscriban en el registro creado por el artículo 24, que manifiesten su interés ante la SECRETARÍA DE ENERGÍA del MINISTERIO DE ECONOMÍA, podrán solicitar ser reconocidos como gran usuario para acceder al Mercado Eléctrico Mayorista con el fin de desarrollar su actividad en la movilidad sustentable nacional.

**ARTÍCULO 74—ARTÍCULO 81 - Condiciones y Precio-** Quienes optaren por solicitar y obtener los accesos al Mercado Eléctrico Mayorista, a los fines señalados en los artículos ~~7279~~<sup>49</sup> y ~~7380~~ quedarán regidos por la Resolución N° 61/92 de la ex-SECRETARÍA DE ENERGÍA ELÉCTRICA, sus modificatorias y complementarias, sujetos a los requisitos y al cuadro tarifario de su correspondiente contrato del mercado a término, según corresponda; quedando alcanzados, por lo tanto, por la prestación de la función técnica de transporte que les aplique la distribuidora correspondiente.

**ARTÍCULO 75—ARTÍCULO 82 - Apoyo financiero-** Las ampliaciones, obras y extensiones de obras de infraestructura eléctrica requeridas para el adecuado desarrollo de la movilidad sustentable quedan bajo responsabilidad de los agentes que disponen u obtuvieren el reconocimiento como Distribuidoras conforme a la Ley N° 24.065. El Fondo Fiduciario para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable podrá disponer de programas de fondeo u otras medidas de apoyo financiero con la finalidad de promoverlas.

**ARTÍCULO 83 - Apoyo al Despliegue Inicial de una Red de Carga Federal-**<sup>50</sup> La Autoridad de Aplicación por sí o en coordinación con los organismos y jurisdicciones que corresponda, para facilitar económica y administrativamente la compra, instalación y operación de puntos de carga eléctricos y alternativos iniciales, incluidos en el Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable mencionado más arriba; instrumentará exenciones, tarifas especiales, apoyo financiero u otros mecanismos necesarios para promover inicialmente el más rápido despliegue, de una red de carga federal, que permita la circulación y recarga eléctrica y alternativa, no solo en los centros poblados, sino durante viajes de larga distancia, tanto para el transporte de carga como de pasajeros, a través de las rutas de todo el territorio Nacional, incluyendo rutas provinciales y corredores internacionales; en especial durante las etapas iniciales de esta transición tecnológica, donde habrá menor circulación de vehículos eléctricos o con vectores alternativos a los combustibles fósiles.

<sup>49</sup> Actualizados NÚMEROS de Artículo

<sup>50</sup> AGREGADO: Se instruye la inclusión dentro del CAP.15."Plan Estratégico Nacional de Movilidad Sustentable", de la planificación del despliegue inicial, por iniciativas públicas y privadas, de una **Red de Carga Eléctrica y Alternativa básica**, que permita circular por el territorio nacional lo más pronto posible a los vehículos promovidos por esta norma; y en el CAP.16. "Del Acceso Y Comercialización De Energía Para La Movilidad Sustentable", mecanismos de promoción y apoyo financiero no solo a la adquisición, sino a los altos costos de operación por potencia instalada, en especial para los cargadores de mayor potencia, durante los primeros años y en zonas de baja circulación de clientes; hasta que estos vehículos y sistemas se popularicen.

Así mismo, el Fondo Fiduciario para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable, podrá disponer de programas de fondeo u otras medidas de apoyo financiero para la adquisición e instalación de equipamiento de carga, así como afrontar los costos de la alta potencia contratada necesaria u otros relacionados, en particular para los cargadores de mayor potencia, durante los primeros años, en lugares poco transitados del territorio Nacional, y en coordinación prioritariamente con las jurisdicciones que adhieran a la presente norma.

## TITULO VII.

### De las Disposiciones Transitorias

#### CAPÍTULO 1.

#### De las Disposiciones en Apoyo a la Movilidad Sustentable

~~ARTÍCULO 76~~ ~~ARTÍCULO 84~~ - **Impuestos sobre los combustibles líquidos y al Dióxido de Carbono**- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 5° del Capítulo I y en el último párrafo del artículo 11 del Capítulo II, ambos del Título III de la Ley N° 23.966, t.o. en 1998 y sus modificaciones, el PODER EJECUTIVO NACIONAL podrá aumentar los impuestos allí previstos hasta en un VEINTICINCO POR CIENTO (25 %) cada uno, con afectación específica a los objetivos de la presente ley.

~~ARTÍCULO 77~~ ~~ARTÍCULO 85~~ - **Ley De Impuestos Internos Modificación**- Incorpórase el siguiente texto como último párrafo del artículo 39 de la Ley de Impuestos Internos, texto sustituido por la Ley N° 24.674 y sus modificatorias:

“En el caso de los bienes comprendidos en los incisos a), b), c) y d) del artículo 38, si estos son propulsados por motores de combustión interna deberán adicionar, al gravamen que les corresponda ingresar, una alícuota de UNO COMA CINCO POR CIENTO (1,5 %), con destino al Fondo Fiduciario para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable”.

#### CAPÍTULO 2.

#### De las Disposiciones Finales

~~ARTÍCULO 78~~ ~~ARTÍCULO 86~~ - **Presupuesto Previsión**- Instrúyese al Jefe de Gabinete de Ministros a realizar las adecuaciones presupuestarias pertinentes, a través de la asignación de partidas en el Presupuesto Nacional, a los efectos de poner en ejecución lo dispuesto por la presente, en cada ejercicio fiscal hasta su extinción.

~~ARTÍCULO 79~~ ~~ARTÍCULO 87~~ - **Plazo de comercialización de Vehículos nuevos no considerados de movilidad sustentable en los términos del artículo 7°**- Aquellos vehículos nuevos que no se encuentren comprendidos en el artículo 7° de la presente norma, podrán ser comercializados hasta el 1° de enero del año 2041, salvo aquellas aplicaciones que por razones técnicas la Autoridad de Aplicación determine que no puedan ser reemplazadas por vehículos de movilidad sustentable.

La Autoridad de Aplicación podrá redefinir el parámetro temporal previsto precedentemente en función de la evolución y desarrollo de los proyectos enmarcados en el presente régimen, las nuevas tecnologías aplicables y/o la capacidad de la oferta en abastecer la demanda de insumos, bienes o vehículos de la movilidad sustentable

~~ARTÍCULO 80~~ ~~ARTÍCULO 88~~ - **Invitación**- Invítase a las Provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente ley y a dictar, en sus respectivas jurisdicciones, su propia legislación destinada a promover el objeto de esta.

En las respectivas leyes de adhesión las provincias considerarán invitar expresamente a los municipios a adherir a la presente ley, con el fin de incentivar el dictado, en sus respectivas jurisdicciones, de legislación destinada a promover la movilidad sustentable, para aquellas que aún no lo hayan hecho.

~~ARTÍCULO 81~~ ~~ARTÍCULO 89~~ - Hasta tanto se fije un cupo fiscal en la Ley de Presupuesto, el monto asignado a los fines de usufructuar el beneficio correspondiente a los bonos de crédito fiscal establecidos en esta ley será equivalente a aquel que determine el MINISTERIO DE ECONOMÍA, en función de la demanda y de conformidad con las condiciones generales imperantes en materia de ingresos presupuestarios.

~~ARTÍCULO 90~~ - *Plazo para la reglamentación*- El Poder Ejecutivo Nacional, dentro de los noventa (90) días siguientes de promulgada la presente ley deberá proceder a dictar su reglamentación. <sup>51</sup>

~~ARTÍCULO 82~~ ~~ARTÍCULO 91~~ - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

---

Proyecto de

# Ley de Promoción de la Electromovilidad

Aportes al Proy. del P. Ejecutivo Nac. [0016-PE-2021](#), como:  
**"Propuesta de Unidad Multipartidaria y Multisectorial"**

## FIRMANTES:

### **Aprobado por Comisión Directiva de AAVEA en febrero 2022**

**Catalá, Pablo Esteban** - Coordinad. Proy. Ley y Vocal AAVEA (Asoc. Arg. de Vehículos Eléctricos y Alternativos)  
**Jimena, Mariano Luis** - Presidente  
**Zagorodny, Juan Pablo** - Vicepresidente  
**Carella, Maximiliano** - Secretario  
**Stazzoni, Roberto** - Pro Secretario  
**Bertenasco, Luis** - Tesorero  
**Cáceres Pacheco, Juan** - Protesorero  
**Romanello, Gastón** - Vocal  
**Van Zandweghe, Marcelo** - Vocal  
**Wilde, Gustavo** - Vocal  
**Machado, Pablo** - Vocal

### **Reafirmado con actualizaciones por nueva CD de AAVEA en febrero 2023**

**Alvaro, Sergio Norberto** - Presidente  
**Wilde, Gustavo** - Vicepresidente  
**Iannuccilli, Marcelo** - Secretario  
**Tabó, Yanina** - Prosecretario  
**Tabanez, Nestor** - Tesorero  
**Mendiburu, Daniel** - Protesorero  
**Van Zandweghe, Marcelo** - Vocal Titular 1  
**Aguilar, José** - Vocal Titular 2  
**De La Serna, Diego** - Vocal Titular 3  
**Beroiza, Mónica** - Vocal Suplente 1  
**Lavigne, Alejandro** - Vocal Suplente 2

Órgano de Fiscalización  
**Lázzari, Juan** - Titular 1  
**Merdinian, Guillermo** - Titular 2  
**Cosentino, Diego** - Titular 3  
**Reigada, Santiago** - Suplente 1

## CONTACTO:

Mail: [info@aavea.org](mailto:info@aavea.org)  
Web: <https://aavea.org>

---

<sup>51</sup> Artículo tomado de la versión original presentada públicamente por el poder Ejecutivo el 12/10/2021.