

Proyecto de Ley de Promoción de la Movilidad Sustentable

Dr. Matías Kulfas
Ministro de Desarrollo Productivo

Octubre 2021



Ministerio de
Desarrollo Productivo
Argentina

¿Por qué necesitamos promover la Movilidad Sustentable?

¿Qué oportunidades le ofrece la Movilidad Sustentable a Argentina?

¿Por qué es necesaria una Ley para promover y desarrollar la Movilidad Sustentable?

¿Qué beneficios esperamos a partir de este nuevo marco legal?





¿Por qué necesitamos promover la Movilidad Sustentable?

Existen al menos 3 razones para desarrollar la Movilidad Sustentable en Argentina



Razones Ambientales



Razones Económicas



Razones Estratégicas



¿Por qué promover la Movilidad Sustentable?

Razones ambientales



Argentina debe hacer su aporte a la lucha global contra el cambio climático y transformarla en una oportunidad para el desarrollo productivo.



El transporte y los gases efecto invernadero -GEI-

En Argentina el transporte representa el 30% de la demanda energética total y según el Inventario Nacional GEI, este sector explica 15% de GEI y 24% del CO2 emitidos cada año.



¿Por qué promover la Movilidad Sustentable?

Razones ambientales



La Movilidad Sustentable es más EFICIENTE

Tomada integralmente, la **EFICIENCIA ENERGÉTICA** de la Movilidad Sustentable (en particular eléctrica) supera ampliamente a la de combustión interna. Esto se traduce en **menor consumo y emisiones** para igual cantidad de carga por kilómetro transportado.



La Movilidad Sustentable **INTEGRA** energías

La movilidad convencional sólo admite el uso de combustibles hidrocarburos, mientras que la movilidad sustentable **INTEGRA** las distintas energías de la matriz nacional (sumando hidro, nuclear, eólica, fotovoltaica)

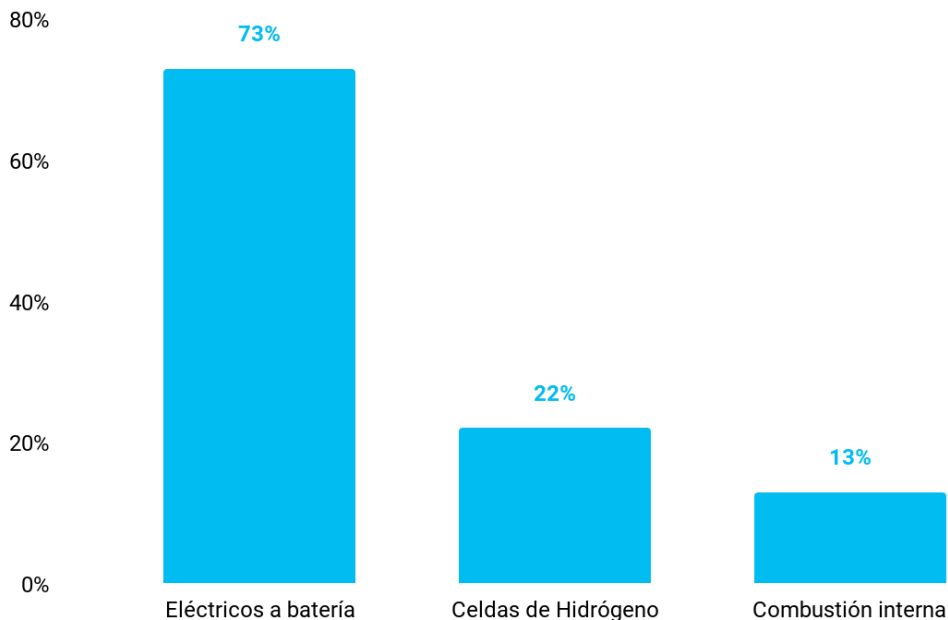


¿Por qué promover la Movilidad Sustentable? Razones ambientales



Eficiencia energética de vehículos según tipo de motor

- Mayor porcentaje implica menor pérdida de energía -



¿Por qué promover la Movilidad Sustentable?

Razones económicas



Ministerio de
Desarrollo Productivo
Argentina



Oportunidad de reversión de una industria automotriz hoy deficitaria y de producción local de vehículos de la Movilidad Sustentable, sus componentes y partes, sus equipos auxiliares y nuevas tecnologías.



Oportunidad de apertura de exportaciones en un mercado novedoso y cada vez más atractivo.



Oportunidad de producir externalidades y difundir nuevas tecnologías: baterías para otras aplicaciones, nuevos materiales livianos, gestión de transporte con big data, inteligencia artificial, etc.

¿Por qué promover la Movilidad Sustentable?

Razones económicas



Ministerio de
Desarrollo Productivo
Argentina



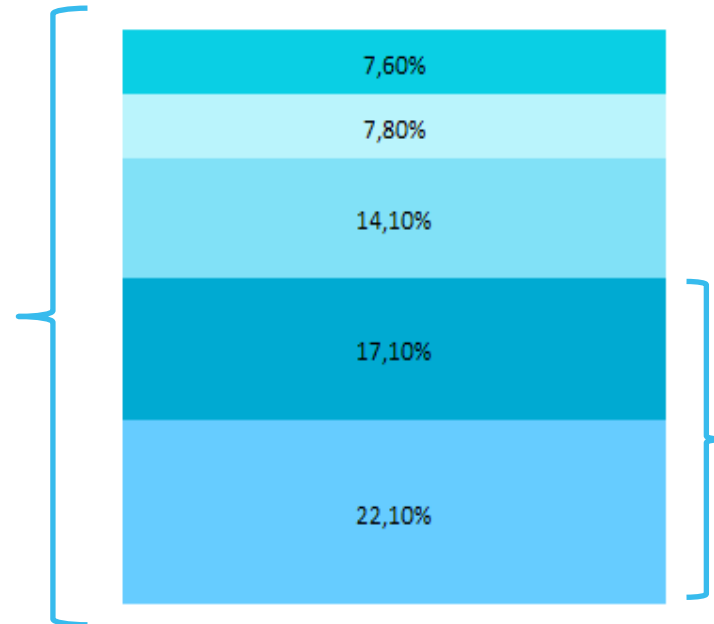
Una estrategia de Movilidad Sustentable **con enfoque productivo** nos permitirá un efecto de reversión en el origen de partes y conjuntos automotrices.

Apostamos a un despliegue importante de producción:

fabricantes nuevos y ampliación de los existentes

Principales autopartes importadas que explican el 70% de déficit del sector - Año 2019

■ Transmisiones ■ Componentes de motor ■ Sistema eléctrico ■ Motores ■ Carrocería y partes



Casi el **40%** de las importaciones automotrices actuales podrían reducirse paulatinamente por este **efecto reversión**

¿Por qué promover la Movilidad Sustentable?

Razones estratégicas



Ministerio de
Desarrollo Productivo
Argentina



El mundo busca en América Latina **una plataforma para la nueva Movilidad Sustentable: Argentina presenta condiciones ÓPTIMAS**



Argentina puede atraer estas inversiones. Nuestro país ofrece:

- Presencia de materia prima clave en abundancia para la movilidad sustentable: **cobre, litio y energías renovables.**
- Mercados de demanda controlados por el PEN: Transporte Urbano Pasajeros AMBA + Vehículos de la Administración Pública.
- Un tejido autopartista robusto y antecedentes en industria automotriz
- Recursos humanos y técnicos de alto nivel.
- Ser parte de un mercado común regional y mantener acuerdos comerciales automotrices con países clave (p.ej. Chile y México).



Argentina tiene prestigio en cuanto a la **calidad de sus productos y sus capacidades en I+D+i.**



¿Qué oportunidades le ofrece la Movilidad Sustentable a Argentina?



Ministerio de
Desarrollo Productivo
Argentina

Oportunidades de la Movilidad Sustentable en Argentina

- ▶ **Amplía su plataforma automotriz**, no sólo con la aparición de vehículos eléctricos, sino también por la aparición de nuevas categorías (micromovilidad).

- ▶ **Impulsa la inserción de sectores científicos, tecnológicos e innovadores en este nuevo sector.**

- ▶ **Dinamiza al actual tejido autopartista** y lo robustece: asistiremos al sector para mejorar sus capacidades frente a la nueva demanda.

- ▶ **Reposiciona a la plataforma automotriz** argentina en el plano regional e internacional.

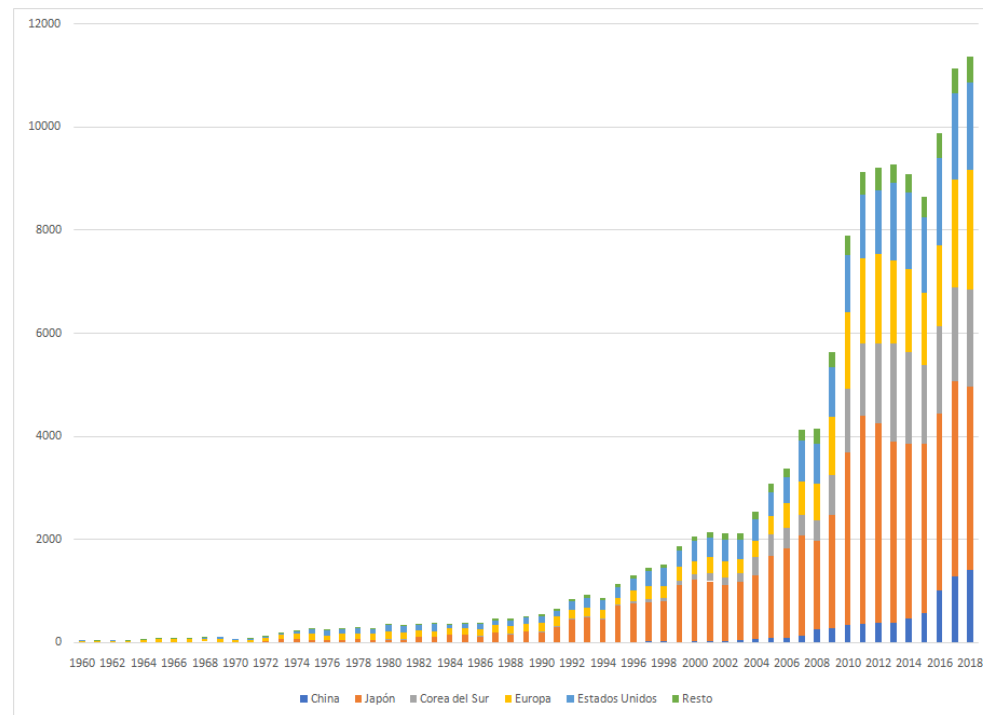
- ▶ **Crea fuentes de trabajo novedosas** que demandarán capacidades, profesiones y oficios que deben robustecerse.

Varios países se suman a este Cambio Tecnológico



- ▶ **China:** alta **participación** en la cadena de valor global de **baterías**. Los vehículos eléctricos fueron declarados industria estratégica.
- ▶ **Unión Europea:** en 2019 determinó como sector estratégico la **producción de baterías** y anunció un fondo de USD 3.500MM para I+D. Se esperan inversiones de USD 5.500MM en el sector privado.
- ▶ **EEUU:** el **Presidente Biden** ha decretado 50% de producción de **autos eléctricos** para 2030. Esperan generar más de 600 mil puestos de trabajos directos e indirectos.

Cantidad de Patentes de Invención mundiales en electromovilidad

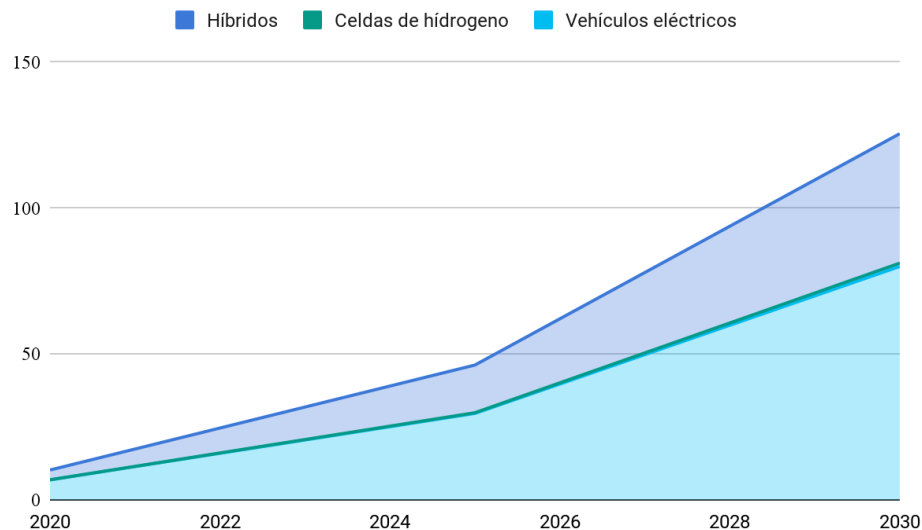




Proyección de la movilidad sustentable global

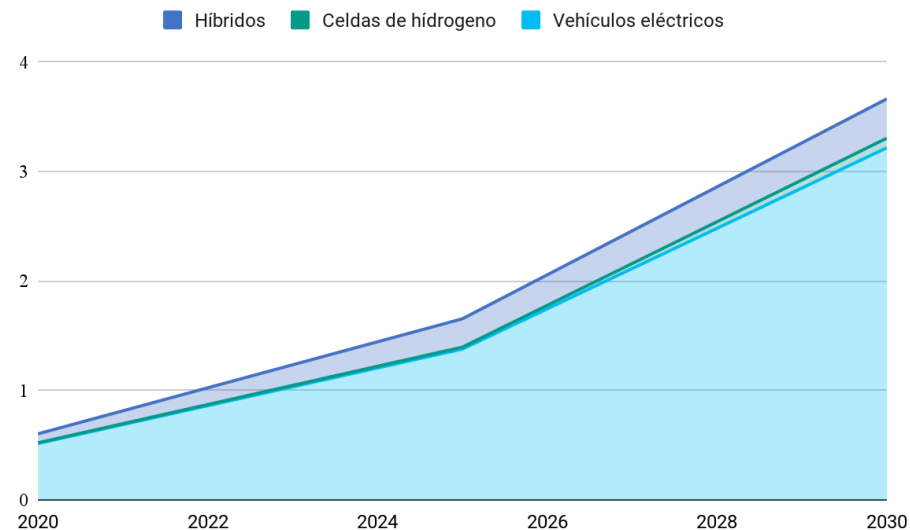
Automóviles


(en millones de unidades)



Buses

(en millones de unidades)





¿Por qué es necesaria una Ley para promover y desarrollar a la Movilidad Sustentable?



Ministerio de
Desarrollo Productivo
Argentina

¿Por qué es necesaria una Ley para promover y desarrollar la Movilidad Sustentable?

- ▶ La nueva movilidad no debe ser una política de un gobierno, sino **una política de Estado**, por lo que buscamos **consensos transversales** en todo el espectro político, empresario y de los trabajadores.

- ▶ La Ley dispondrá un **Régimen Promocional** que incluirá beneficios impositivos, nuevas instituciones y financiamiento de largo plazo: **sólo una ley puede garantizar la eficacia y sustentabilidad de dicho régimen.**

- ▶ Es esencial que este Régimen cuente con **el prestigio y la relevancia que le brinda una ley.**

Estructura de la Ley

1. Definiciones y Alcance
2. Régimen de Beneficios
3. Agencia Nacional de la Movilidad Sustentable
4. Fondo Fiduciario- FODEMS



1. Definiciones y Alcance

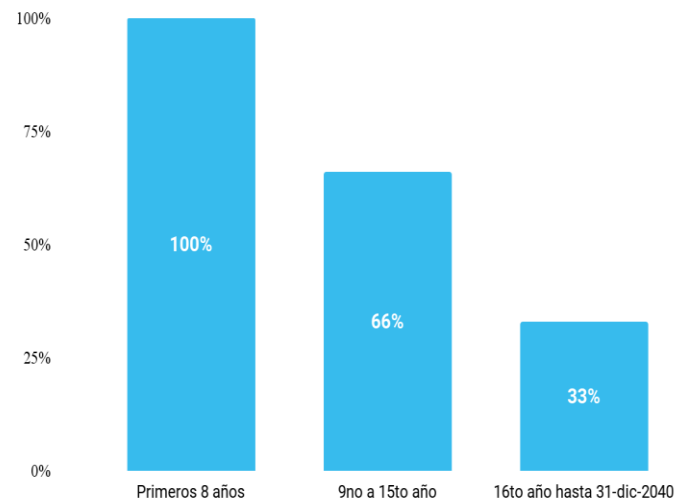
- **Se crea un Régimen** que promoverá diseño, investigación, innovación, desarrollo, producción, comercialización, reconversión y/o utilización de vehículos propulsados por fuentes de energía sustentables y que también promoverá partes, conjuntos y equipos auxiliares en el territorio del país.
- **El objetivo de la Ley es promover** la utilización creciente y sostenida de vehículos propulsados con fuentes de potencia no convencionales, de producción nacional. Cubre toda la movilidad terrestre: livianos, medianos, pesados, de pasajeros, de carga, la micromovilidad, los experimentales y los designados por la Autoridad de Aplicación.
- Desde el año **2041 no podrán comercializarse vehículos con motor de combustión interna nuevos** en el territorio nacional.



2. Régimen de Beneficios

- La ley establece un **régimen de beneficios**: tanto para la **demanda** (público comprador de vehículos) como para la **oferta** (terminales, e-autopartistas, fabricantes de baterías y cargadores, etc.)
- **Establece que el Régimen es temporal y dura 20 años**, con beneficios decrecientes en el tiempo para acelerar las inversiones.
- Se prevén cuotas de adquisición de vehículos de flota por parte de la **Administración Pública Nacional** y de recambio en la flota del **autotransporte público de pasajeros** (AMBA), que serán incentivos significativos para los inversores.

Régimen de beneficios desescalados en el tiempo



2.1 Régimen de Beneficios

- **Para la DEMANDA:**
 - **Bono Verde** en forma de descuento directo sobre el precio del vehículo, así como equipo auxiliar (cargadores).
 - **Remoción de la base imponible en bienes personales** de los vehículos de Movilidad Sustentable. Y otros beneficios enumerados en el Proyecto.
- **Para la OFERTA:**
 - **Se crea un Régimen (RENFOMS):** Para ser elegible a los beneficios debe presentarse uno o más Proyectos Productivos.
 - **Beneficios Fiscales Estáticos** por la instalación de Proyectos Productivos de Movilidad Sustentable.
 - **Beneficios Fiscales Dinámicos** por el cumplimiento de metas predeterminadas: exportaciones, creación de fuentes de trabajo, mejora tecnológica y productividad sostenidas, desarrollo de proveedores e inserción federal.

3. La Agencia Nacional de Movilidad Sustentable

- Es el primer Régimen Productivo argentino con una institución de **I+D** con **programas promocionales específicos**, enfocada en la Movilidad Sustentable.
- La **Agencia Nacional de Movilidad Sustentable** tendrá como misión principal promover el desarrollo científico, tecnológico y volcarlo al sistema productivo de la Movilidad Sustentable.
- **La Agencia Nacional de Movilidad Sustentable** también realizará observación y vigilancia de las tendencias internacionales, normativa y certificaciones y cambios tecnológicos en el sector.

4. El Fondo Fiduciario de la Movilidad Sustentable FODEMS

- El FODEMS **garantiza la disponibilidad y sustentabilidad de financiamiento** que requerirá el Régimen a lo largo de sus 20 años.
- El FODEMS toma fondos de diversas fuentes, entre ellas **impuesto a los combustibles líquidos y al dióxido de carbono**. También puede recibir fondeo del Tesoro, de ONG's, de multilaterales interesados en promocionar la Movilidad Sustentable, etc.
- Por otro lado, el FODEMS **garantiza fondeo** para la Agencia, para los beneficiarios y el pago de bonos verdes previsto en el despliegue del Régimen.





¿Qué beneficios esperamos a partir de este nuevo marco legal?



Ministerio de
Desarrollo Productivo
Argentina

Proyecciones bajo el nuevo marco legal

Año 2030



*12 terminales y 70.000 puestos de trabajo

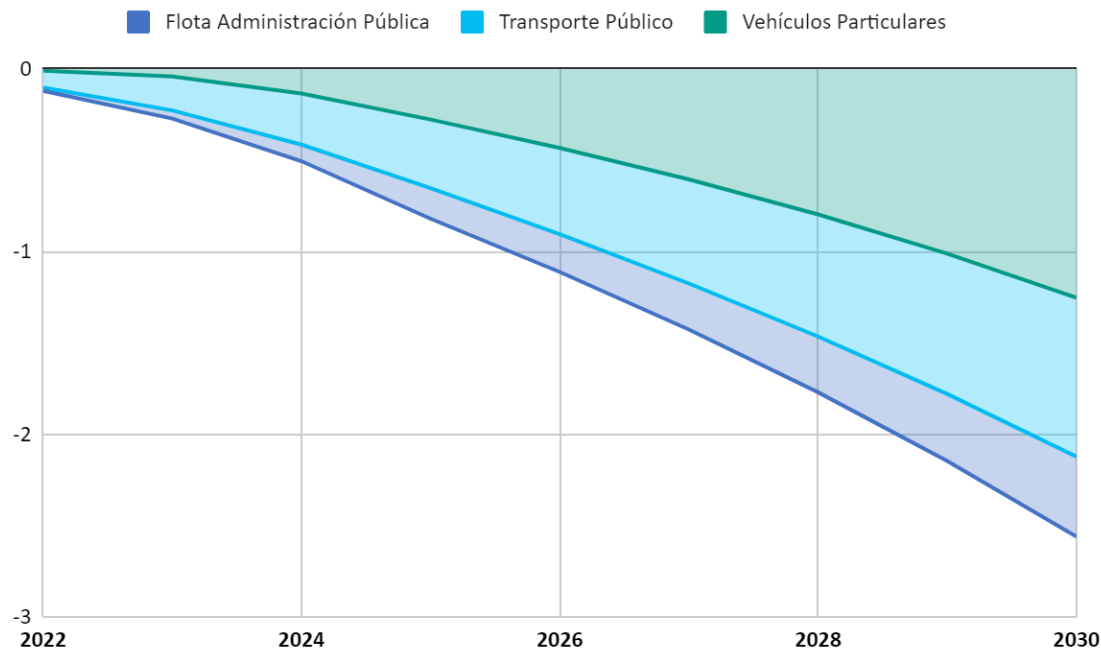
Además de sostener las capacidades en la industria actual* la Ley de Promoción de la Movilidad Sustentable generará beneficios e inversiones adicionales.

Para 2030, se estima:

- ▶ 12.500 puestos de trabajo en terminales automotrices.
Inversiones estimadas en USD 5.000 millones
- ▶ 6.000 puestos de trabajo en sectores autopartistas.
Inversiones por USD 1.500 millones
- ▶ 2.500 puestos de trabajo en fabricantes de baterías.
Inversiones por USD 1.800 millones
- ▶ Para un escenario de inversiones de USD 8.300 millones,
exportaciones por USD 5.000 millones
- ▶ Se espera obtener un ahorro acumulado de **10.7 Millones de toneladas de CO2** equivalente.

Escenario de Mitigación de GEI en 2030

Escenario moderado de mitigación de emisiones de GEI (millones de toneladas de CO2)



La Movilidad Sustentable representa una ventana de oportunidad única para reposicionar a la industria automotriz argentina en el mundo.

Muchas gracias



**Ministerio de
Desarrollo Productivo
Argentina**

Mensaje de Presentación al Congreso de la Nación



Ministerio de
Desarrollo Productivo
Argentina

MENSAJE

Número:

Referencia: LEY DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

AL HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN: Tengo el agrado de dirigirme a Su Honorabilidad con el objeto de elevar a su consideración un Proyecto de Ley de Promoción de la Movilidad Sustentable.

En primer lugar debemos reconocer que en nuestro país las políticas productivas prestaron históricamente escasa atención a la sustentabilidad ambiental de los procesos de desarrollo. El mundo atraviesa desafíos ambientales mayúsculos -siendo el calentamiento global y la presión sobre los ecosistemas dos de ellos-, y es por ello que las políticas productivas en diversos países se están centrando en reducir cada vez más el impacto ambiental de las actividades productivas y, en simultáneo, encarar esa transformación con foco en la producción y el trabajo nacional.

Es en dicho contexto que venimos a presentarle esta iniciativa, con el objetivo de lograr la convergencia de las tres sustentabilidades que reconocemos como claves para el desarrollo de la Argentina de este siglo: la ambiental (fundamental para mitigar los mencionados impactos de las actividades productivas), la social (mediante la generación de puestos de trabajo formales, clave para reducir la pobreza y la desigualdad) y la macroeconómica (fundamental para evitar las recurrentes crisis que venimos sufriendo en las últimas décadas). La premisa que gobierna este Proyecto es que las tres sustentabilidades deben darse en simultáneo: no se puede apuntar a la sustentabilidad social y macroeconómica dejando de lado la ambiental, ni tampoco buscar la sostenibilidad ambiental dejando las otras dos de lado (lo que ocurriría, por ejemplo, si importáramos todos los bienes que mejoran nuestra huella ambiental).

Si bien en los países en vías de desarrollo las responsabilidades en la contribución a la crisis ambiental, por un lado, y las urgencias sociales por el otro, son diferentes a la de los países más desarrollados, es una agenda que avanza con fuerza y despliega en su avance oportunidades virtuosas. En este sentido, hemos diseñado y delineado este Proyecto que responde a dichas necesidades y las posibilidades de nuestra realidad socioeconómica, de manera que la transición a la sustentabilidad ambiental no resulte en un obstáculo para el desarrollo sino, por el contrario, en una oportunidad para aumentar el bienestar de las mayorías al tiempo que se opera sobre la sustentabilidad global.

Para nuestro país, la configuración e implementación de un modelo de desarrollo sustentable que responda a nuestras particularidades requiere –además de una macroeconomía ordenada– de un Estado presente, eficiente y con recursos económicos e infraestructurales suficientes para financiar y liderar una transición equitativa hacia la sustentabilidad. Sabemos que quienes primero sufren los impactos ambientales son los sectores más vulnerables y, en ese sentido, la reducción de la pobreza y la desigualdad tanto económica como social y la generación de empleo de calidad también son preocupaciones primordiales en la agenda de una Argentina ambiental y socialmente justa. Lo anterior refuerza la idea de que el crecimiento es necesario para bajar la pobreza y para crear capacidades

estatales -gracias a mayores recursos-, pero en simultáneo dicho crecimiento debe minimizar cada vez más el impacto ambiental asociado. A su vez, y en la medida en que el mundo cada vez más demandará productos con elevados estándares ambientales, la transición hacia una economía verde será fundamental para no perder e incluso ganar mercados de exportación y, de este modo, obtener las divisas que nuestra economía necesita para su desarrollo.

Hoy nos encontramos frente a la gran responsabilidad de combinar el desarrollo tecnológico y el cambio estructural de nuestra economía con políticas transversales para reducir la huella de carbono, el consumo de materiales y recursos naturales, y el impacto ambiental negativo de nuestro sistema socio-productivo. Un abordaje audaz y estratégico puede convertir esta crisis ambiental y económica en una oportunidad para generar una nueva ola de desarrollo verde, dentro de la cual la movilidad tiene un enorme protagonismo.

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

Cabe consignar que en el diseño y formulación de esta iniciativa se ha evaluado que, además de las obligaciones y derechos que emergen del Artículo 41 de nuestra Constitución Nacional en materia ambiental y de salud y bienestar humano, consagrados en la Ley General de Ambiente (Ley 26.675 de noviembre de 2002); nuestro país ha suscripto el Acuerdo de París, realizado en dicha ciudad en diciembre de 2015, el cual se incorporó a nuestra legislación con carácter de Ley bajo el número 27.270. De esta manera, Argentina integra el conjunto de 195 naciones que han tomado el compromiso de trabajar conjuntamente para reducir emisiones ambientales del tipo de gases de efecto invernadero (GEI), responsables por el calentamiento global.

Dicho acuerdo es, por otra parte, el resultado de un largo esfuerzo técnico-diplomático internacional que se inició en el año 1992 durante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) denominada "Cumbre de Río", que fue adoptada en la Asamblea de Naciones Unidas el 9 de mayo de 1992 y en vigor desde el 21 de marzo de 1994.

El Acuerdo de París COP21 postula metas de reducción que los países han suscripto con el objeto de que en el año 2050 el calentamiento no supere en 2°C la temperatura media global de niveles preindustriales, única forma de que los efectos del calentamiento no provoquen cambios irreversibles. La presente iniciativa configurará un salto cualitativo importantísimo de nuestro país en esta materia.

En relación con la oportunidad, es relevante señalar que el mundo ha ingresado en lo que se denomina la TRANSICIÓN ENERGÉTICA, ya que las fuentes originarias de energía representan el eje gravitatorio del cambio climático, y en ese sentido cada país está obligado a buscar formas efectivas de reducción y optimización del uso de la energía y su eficiencia. Las acciones tienen principio efectivo en 2020 y son evaluadas y revisadas quinquenalmente hasta el año 2050. Argentina aún no ha tomado acciones significativas que den inicio a esta trayectoria y el Acuerdo de París prevé significativas penalidades frente a la inacción y/o el bajo impacto.

En términos de Transición Energética, se sabe que el TRANSPORTE es un importante demandante de energía y por lo tanto un efector central, objeto de evaluaciones y programas de Eficiencia Energética en todos los países involucrados. En el planeta se estima que el 26% del uso humano de la energía corresponde al Transporte, fracción que en nuestro país se estima asciende al 30%.

Es decir, encontrar modos de transporte dotados de mayor eficiencia energética será un factor clave en el desempeño que nuestro país pueda demostrar frente al escrutinio al que será sometida entre la

comunidad de naciones. La Movilidad Sustentable, que incluye a la movilidad eléctrica y a otros modos tecnológicos de la misma, es la forma principal de eficiencia energética actualmente en Transporte.

En términos de su razonabilidad, esta iniciativa promueve y da el puntapié impostergable a una nueva tecnología en movilidad en nuestro país. Ello, sin soslayar ni negar los esfuerzos de larga data que el Honorable Congreso ha realizado en pos del cambio en la utilización de tecnologías, energías y/o combustibles de naturaleza más amigable con el medio ambiente y con la población. Desde hace más de 20 años, ese Honorable Congreso ha tratado iniciativas en dicha línea: por ejemplo, el marco regulatorio integral que fomentó las energías renovables (leyes 26.190, 27.191 y 27.494), la promoción de biocombustibles e iniciativas del transporte público de pasajeros hacia el uso de GNC.

No obstante ello, sólo en años recientes se dieron primeros pasos significativos en lo que respecta al establecimiento de políticas públicas específicas en Transición Energética en el Transporte. En 2016 se constituyó la Mesa Interministerial de Transporte Sustentable, convocada por el Ministerio de Transporte de la Nación e integrada por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, el Ministerio de Producción, el Ministerio de Energía y la Secretaría de Transporte del Gobierno de la Ciudad.

Por su parte, el Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 331/2017 y sus modificaciones, estableció una disminución de los aranceles para la importación de vehículos de movilidad sustentable y su actualización con el objetivo de impulsar un mercado local de vehículos de estas características.

Asimismo, el Decreto N° 51/2018 estableció otra disminución arancelaria para la importación de buses eléctricos, así como para cargadores de potencia mayor o igual a 50kW. Más recientemente, y en relación a las iniciativas legislativas, en el año 2018 se realizaron, en el marco de la Comisión de Transporte, varias reuniones informativas en las que participaron empresas, instituciones del sector, el Ministerio de Transporte de la Nación, la Secretaría de Industria y la Secretaría de Ambiente. En abril del año 2019 se llevó adelante el Taller Regional sobre Legislación en Movilidad Eléctrica y Sustentable, con la participación de legisladores que impulsan iniciativas de similar naturaleza en nueve países de Latinoamérica y del Caribe.

Aquellas medidas, si bien necesarias, no fueron suficientes para convertir a nuestro país en un actor global en el mercado de productores de vehículos adaptados a los nuevos paradigmas del desarrollo productivo ambientalmente deseable.

Desde el punto de vista de experiencias efectivas, en nuestro país las ciudades de Buenos Aires, Mendoza y Córdoba han realizado pruebas de desempeño de movilidad eléctrica, con pocas unidades adaptadas al servicio de transporte público de pasajeros.

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

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

La ecuación parece sencilla: los esfuerzos y el foco que los argentinos no dediquemos hoy en este terreno se pagarán en los próximos lustros, y en moneda dura.

Son raras y contadas las oportunidades en las que un cambio tecnológico le ofrece a una sociedad como la argentina una ventana de oportunidad con las características que presenta la movilidad sustentable para enfrentar un problema de gran calibre y larga data.

Diversos motivos y circunstancias ocasionaron que la fabricación de vehículos en Argentina tuviera efectos negativos en nuestra balanza comercial -que alcanzó ribetes dramáticos en el año 2017, año en el que cada automóvil tuvo un impacto equivalente de alrededor de 16.700 dólares en nuestra cuenta corriente, lo que nos obliga a replantearnos qué industria automotriz queremos, y para qué. En la pregunta o en su respuesta impera la urgencia de cualquier iniciativa que persiga atinar su solución.

Una de las características de los vehículos de movilidad sustentable reside en prescindir mayoritariamente de conjuntos en los que la plataforma productiva nacional es débil, por ejemplo, motores de combustión interna y transmisiones (cajas de cambio). Los autos eléctricos a batería, actor central de esta innovación que venimos a presentar, prescinden de dichos conjuntos. Esto nos impone el desafío de revisar y ampliar las capacidades productivas automotrices locales y es allí donde debemos y podemos redoblar esfuerzos para diseñar, desarrollar y producir las nuevas partes y equipos que son medulares al cambio: baterías, motores eléctricos, sistemas de gestión de carga, sistema de control integrales, celdas de combustible hidrógeno o metanol, y un largo etc.

No obstante ello, prescindir de motores a combustión interna y transmisiones es condición necesaria, no suficiente para rediseñar las capacidades de nuestra industria automotriz: se convertirá en suficiente cuando hayamos garantizado para la Argentina el conjunto de recursos, materiales y humanos, para avanzar de manera firme y robusta en la ingeniería, la tecnología y la innovación que plantea como desafío la movilidad sustentable.

Nuestras vastas reservas de litio en el NOA tampoco son condición suficiente para la industrialización: son antes una invitación a pensar y desplegar un proceso de integración de cadenas de valor, que vayan desde el salar hasta el vehículo.

En esta oportunidad, aprendiendo de falencias del pasado, el proyecto de ley que venimos a presentarle, a través del Capítulo II, Título V de la iniciativa, se crea la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable, un instituto de investigación y desarrollo científico y tecnológico de robusta vinculación con las necesidades y demandas que surjan del sector productivo de la movilidad sustentable, atendiendo además cuestiones de diseño, implementación, prospección y evaluación de políticas sectoriales así como tecnologías estratégicas y tendencias globales.

Decimos con orgullo que, al aprobarse, será el primer Régimen Promocional en nuestra legislación que incluya en su diseño legislativo una Agencia de investigación, desarrollo, innovación y prospección que esté económica, técnica y estratégicamente vinculado de manera irreversible a la producción de conocimiento y a la captura tecnológica que son claves para un desarrollo productivo sustentable y robusto del sector.

Argentina ha dado cuenta de enorme potencial y capacidades humanas, que se prueban en desafíos recientes que nuestro país ha atravesado con éxito: desde el despliegue de satélites geoestacionarios hasta la producción de equipamiento médico de alta complejidad para atender una inédita pandemia global. Este proyecto busca maximizar el potencial de nuestros científicos, tecnólogos, empresarios, trabajadores, estudiantes y de nuestro sistema de innovación.

También invita a la inversión e instalación en nuestro país a firmas (conf. artículos 29 y 30) nacionales e internacionales que buscan poner un primer pie en el significativo mercado

latinoamericano que, a la fecha, no tiene países que hayan presentado un Régimen tan claro, preciso y definido en sus atributos, beneficios y requerimientos como el presente.

Esta iniciativa propone crear un marco normativo que contenga un régimen especial de fomento tanto de la demanda (conf. Título II), como de la oferta (conf. Título III) de estas tecnologías de transporte. Un régimen de transición; que permita dar los pasos iniciales en forma acelerada, para intentar alcanzar a aquellos países que se mueven dinámicamente. Pasos acelerados que, sin duda, plantearán nuevos desafíos a la estructura social, económica, energética y productiva del país, movilizándola y empujándola hacia adelante con ímpetu.

Es, asimismo, un régimen transitorio, y sus efectos a nivel de costos fiscales y esfuerzos, se presentan de modo tal que vayan mermando, a medida que vamos avanzando en los logros, tal como se refleja en el cronograma establecido en el (conf. artículo 5). Aunque se muestre ambicioso, está en línea con otros regímenes promulgados por vuestro Honorable Congreso, tratando de alcanzar metas deseables. Por lo tanto, los cambios no se darán de un día para el otro, siendo lo más probable que convivamos con diferentes propuestas de movilidad pero, con este impulso, todas ellas tenderán al mismo horizonte, contando con la eferescencia productiva, educativa y tecnológica nacional. Eléctricos puros, híbridos, propulsados a hidrógeno, a metanol, y otros crecerán en el parque vehicular, como ocurrió con el GNC hace más de veinte años, en nuestras calles, avenidas, rutas y autopistas. Representan un cambio que viene para quedarse. El desafío que hoy se nos plantea es si estamos preparados y dispuestos para aprovecharlo.

Por ello, en lugar de proponer una mera reducción de aranceles a la importación, el proyecto acompaña la demanda de este tipo de tecnologías con un mayor esfuerzo; siempre que ello permita, consecuentemente, dar impulso a la oferta y que la misma sostenga niveles de calidad crecientes y tecnologías evolutivas (conf. artículo 25).

Es un régimen transitorio, pero también dinámico: la vinculación propuesta entre oferta (los fabricantes) y demanda (los usuarios) que el régimen promueve, crea un ecosistema para nuevas actividades productivas en el país y de allí, una plataforma para exportaciones. Esto lo afirmamos, Sres. y Sras. Legisladores, dado el calibre de las inversiones que suelen acompañar a los proyectos productivos en algunos rubros como el transporte de pasajeros o la fabricación de baterías.

El impulso a la demanda se acompaña de apoyo a la reconversión del transporte público de pasajeros, disponiéndose de beneficios y de un instrumento clave como el Fondo Fiduciario para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable, creado en el Capítulo I del Título V, instrumento que se diseñó para atender las múltiples demandas para la consecución del gran objetivo, al tiempo que apoya la educación, la investigación, la creación de nuevas actividades y empresas de este nuevo escenario para la movilidad y el transporte.

El Estado Nacional, también es parte de aquella reconversión, por intermedio de sus propias necesidades, tal como se detalla en el artículo 21 y con el apoyo de este Honorable Congreso presentado en el artículo 22, en base al sistema de compras nacionales.

Para que estos fines resulten conducentes al desarrollo económico local crea un Registro de proyectos productivos (conf. artículo 24). Un reservorio de la oferta local que permitirá ir priorizando y modelando su carácter tecnológico, los beneficios de la economía circular, entendida como aquella que preserva el ambiente en todo su trayecto productivo, y otros objetivos más, no menores, plasmados en los criterios de evaluación que se señalan el artículo 25 del proyecto que presentamos.

La atracción de la oferta se sustenta en una batería de instrumentos diferenciales para disponer de elementos de atracción para la transformación o la radicación de nuevas terminales tanto de vehículos como de micro-movilidad sustentable, de nuevos jugadores en la materia tales como fabricantes de motores eléctricos, nuevos chasis y carrocerías, nuevos materiales, software, sistemas de

comunicación, estaciones de carga y demás (conf. artículo 32) y la posibilidad de que este entramado derrame sobre otros enclaves de similares características, como el ferroviario, el aeronáutico y el naval.

Debe señalarse que el costo fiscal que la norma propone, queda neutralizado ya que impacta sobre actividades o bienes actualmente inexistentes y el efecto es claramente positivo en tanto busca, en modo expectante, atraer con inversiones por montos cercanos a los 610 millones de dólares en los primeros años, que podrán dar lugar a unos mil nuevos puestos de trabajo, con foco en su alta calificación, todo esto buscando generar ventas locales e internacionales por unos 570 millones de dólares anuales.

Al mismo tiempo, no innova al generar ingresos destinados a solventar el desarrollo de las instituciones que propone por vía de desalentar el uso de vehículos convencionales de motor de combustibles fósiles, como es práctica habitual en otros países.

En reconocimiento de su potencial sobre el empleo, se atiende a la necesidad de introducir la materia en el terreno educativo (conf. artículo 49), por intermedio de las autoridades pertinentes. Su objetivo es preparar a los jóvenes, ciudadanos del futuro, como protagonistas del nuevo escenario y no como espectadores de tecnologías que sólo se importan para su consumo.

Se ha atendido a la necesidad de observar lo atinente a la seguridad operativa, el destino de las baterías (conf. artículo 52), el uso de la vía pública (conf. artículo 46), la necesidad de ampliación de la infraestructura eléctrica que presta servicios (conf. capítulo VI), las nuevas redes inteligentes dispuestas para futuros vehículos autónomos, y deja el espacio requerido para que se asienten nuevas formas del transporte como la movilidad compartida y otras modalidades emergentes.

Por su parte, se ha puesto en escena el etiquetado que señala el nivel de la eficiencia energética e impacto ambiental de los vehículos (conf. artículo 50) y se propone una nueva identidad a plasmarse en el dominio de las unidades (conf. artículo 48), a fin de que las mismas puedan ser objeto de un trato diferencial en cuanto a beneficios de alcance nacional, provincial y/o local.

En conciencia de que son las ciudades el escenario en el cual dará lugar estos cambios, se invita a las mismas, por intermedio de los criterios federales de nuestra Constitución a acompañar la medida.

Por los motivos expuestos se solicita al HONORABLE CONGRESO DE LA NACIÓN, la aprobación del presente Proyecto de Ley.

Saludo a Su Honorabilidad con mi mayor consideración.

Texto del Proyecto de Ley de Promoción de la Movilidad Sustentable



LEY DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

TÍTULO I

PRINCIPIOS GENERALES

Capítulo I

DEL INTERÉS, OBJETO Y CREACIÓN DEL RÉGIMEN DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

ARTÍCULO 1º: –**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 y servicios asociados, específicamente destinados a la movilidad sustentable.

ARTÍCULO 2º: –**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 sustentable, 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 3º: –**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 establecidas en la presente ley y las normas reglamentarias y complementarias que se dicten al efecto, el que tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2040, inclusive.

ARTÍCULO 4º: –**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:

- Incentivos a la demanda de bienes de la movilidad sustentable mediante la generación de herramientas de contenido tributario, franquicias en la circulación y en el pago de tasas y contribuciones con sujeción a lo que al efecto dispongan las jurisdicciones locales.
- Incentivos al incremento productivo y a las inversiones en nuevos proyectos destinados a la producción de bienes de la movilidad sustentable.
- Diseño de un esquema de renovación de flota afectada al transporte público de pasajeros así como respecto de la flota de vehículos de utilización de la Administración Pública Nacional.
- Creación del Fondo de Desarrollo de la Movilidad Sustentable (FoDeMS) con la finalidad de

generar instrumentos financieros destinados a facilitar o financiar inversiones que posibiliten un desarrollo amplio y sostenible de la movilidad sustentable.

- Creación de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable, la que tendrá como misión promover el desarrollo productivo y/o tecnológico en la cadena de valor de la movilidad sustentable.
- Instrumentos que posibiliten la adecuación de la infraestructura eléctrica requerida para el desarrollo de la movilidad sustentable.
- Previsión de Instrumentos y acciones a implementarse en diferentes organismos de la Administración Pública Nacional con competencias 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 3, 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:

1. Hasta el octavo año de vigencia de la presente ley, por hasta el 100% de los beneficios.
2. Desde el periodo comprendido entre el año siguiente al de finalización del período a que alude el inciso previo y hasta el décimo quinto año de su vigencia, por hasta el 66% de los beneficios.
3. Entre el período comprendido entre el año siguiente al de finalización del período a que alude el inciso previo y el año 2040, por hasta el 33% de los beneficios.

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 en el marco de otros regímenes de promoción vigentes de características similares y que se originen por el mismo hecho económico.

Capítulo II

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 sean estas de diversa naturaleza, 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, 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 inciso 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 en base a la energía de su planta motriz sustentable, sin intervención de su planta motriz convencional.

1.4. *Vehículos de Micro Movilidad Sustentable (MMS)*: todo vehículo con capacidad de transportar a una sola persona o conductor, que no supere los 25 kilómetros por hora 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 el mismo 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 energía, celdas de hidrógeno, sistemas propulsión, sistemas de conexión, electrónicos de control, de tracción, de gestión o 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 por ellos o por 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 no fósil utilizado en vehículos de movilidad sustentable que, a criterio de la autoridad de aplicación y por sus características o finalidad haya sido obtenido y/o refinado mediante métodos sustentables.

TÍTULO II

DE LOS BENEFICIOS A USUARIOS DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

Capítulo I

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 anterior por las operaciones de compra y por tenencia de los vehículos definidos en el Artículo 7 para uso privado, sea particular o comercial, para uso individual, uso compartido, para servicio rentado o por las operaciones de compra de equipamiento auxiliar de movilidad sustentable, siempre que sean nuevos y fabricados en el marco de proyectos inscriptos en el registro creado por el artículo 24, 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 modificaciones, 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 evaluar 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 macroeconómica significativas.

ARTÍCULO 11°: –**Bono verde de crédito fiscal: 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 que cumplieren la finalidad del artículo 9. La autoridad de aplicación fijará anualmente el monto o alícuota asignado a

este bono con arreglo a la partida presupuestaria asignada a tal fin por el Tesoro, las disponibilidades del Fondo creado por el artículo 53 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 podrán solicitar los respectivos bonos verdes de crédito fiscal VS, 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 VS serán nominativos y transferibles a terceros por hasta TRES (3) veces, siempre que el cedente no registre deudas exigibles con la Administración Federal de Ingresos Públicos. Podrán ser utilizados por los sujetos beneficiarios o los cesionarios para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto de Impuesto al Valor Agregado (t.o. en 1997 y sus modificaciones) e Impuesto a las Ganancias (t.o. 2019 y sus modificaciones), 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.

El Presupuesto General de la Administración Nacional establecerá anualmente una partida o cupo presupuestario especial destinado al bono verde de crédito fiscal VS establecido en este artículo.

ARTÍCULO 12°: –Bono verde de crédito fiscal: e-AUX- Los sujetos comprendidos en este capítulo serán beneficiarios de un bono verde de crédito fiscal denominado “e-AUX” por la adquisición de bienes nuevos sin uso definidos en el artículo 7, inciso 3 que cumplimenten la finalidad del artículo 9. La autoridad de aplicación fijará anualmente el monto o alícuota asignado a este bono, con arreglo a la partida presupuestaria asignada a tal fin por el Tesoro y las disponibilidades del Fondo creado por artículo 53. Los montos serán ajustados conforme el cronograma dispuesto en el artículo 5.

Los beneficiarios podrán solicitar los respectivos bonos verdes de crédito fiscal e-AUX, 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 serán nominativos y transferibles por única vez, siempre que el cedente no registre deudas exigibles con la Administración Federal de Ingresos Públicos. Podrán ser utilizados por los sujetos beneficiarios o los cesionarios para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto de Impuesto al Valor Agregado (t.o. en 1997 y sus modificaciones) e Impuesto a las Ganancias (t.o. 2019 y sus modificaciones), 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.

El Presupuesto General de la Administración Nacional establecerá anualmente una partida o cupo presupuestario especial destinado al bono verde de crédito fiscal e-AUX 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 instituido en el artículo 24.

ARTÍCULO 14°: –Peajes. Tarifas Diferenciales -El Poder Ejecutivo Nacional podrá instrumentar 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 procurará los medios necesarios y coordinará acciones con las jurisdicciones locales que adhieran a la presente ley, cada una en el ámbito de sus competencias, que permitan la adopción de medidas que coadyuven al cumplimiento de los objetivos de promover la utilización creciente y sostenida de vehículos de la movilidad sustentable, tales como las que de modo enunciativo se listan a continuación:

- franquicias sobre tributos, tasas y/o contribuciones locales,
- eximición o descuento en el pago de peajes de rutas provinciales,
- medidas preferenciales de circulación o estacionamiento, entre otras que pudieran corresponder.

Capítulo II

A CONCESIONARIOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR URBANO Y SUBURBANO DE PASAJEROS

ARTÍCULO 16°: **–Sujetos alcanzados–** Son sujetos alcanzados por las previsiones del presente capítulo los operadores de los servicios de transporte automotor de pasajeros.

ARTÍCULO 17°: **-Bono Verde: e-BUS-** Los sujetos comprendidos en el artículo anterior, por la adquisición y operación de vehículos de movilidad sustentable caracterizado como ómnibus en los términos del artículo 5 de la ley 24.449, fabricados en el marco de proyectos registrados en el registro creado por el artículo 24, 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 por el Tesoro, las disponibilidades del Fondo creado por artículo 53 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.

Los beneficiarios 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 cedente no registre deudas exigibles con la Administración Federal de Ingresos Públicos. Podrán ser utilizados por los sujetos beneficiarios o los cesionarios para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto de Impuesto al Valor Agregado (t.o. en 1997 y sus modificaciones) e Impuesto a las Ganancias (t.o. 2019 y sus modificaciones). No podrán ser aplicados al pago de deudas fiscales previas al ejercicio del año en curso.

El Presupuesto General de la Administración Nacional establecerá anualmente una partida o cupo presupuestario especial destinado al bono verde de crédito fiscal e-BUS establecido en este artículo.

ARTÍCULO 18°: – **Transporte Público de Pasajeros- Renovación de flota.** La autoridad de aplicación prevista para el presente capítulo de esta ley será la encargada de fijar objetivos anuales de renovación de la flota de ómnibus afectado al Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros urbanos y suburbanos de jurisdicción nacional; asimismo, promoverá la consecución de similares objetivos junto a la autoridad local competente respecto de la flota de Servicio Público de Transporte Automotor de pasajeros urbanos y suburbanos que no sean de jurisdicción nacional y que se desempeña en el área señalada en el Artículo 2° de la Ley N° 25.031, en ambos supuestos, dentro del lapso de DIEZ (10) años contados desde la entrada en vigencia de la presente ley.

En el caso de las flotas del Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros urbanos y suburbanos no comprendidos en el párrafo anterior, el Ministerio de Transporte de la Nación, en coordinación con las autoridades provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, podrán velar 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 de la Nación establecerá instrumentos factibles para alcanzar el objetivo de reconversión de flotas de los sujetos alcanzados por las previsiones del primer párrafo del artículo 18°, de modo que el comportamiento económico aplicable a la operatoria pueda resultar favorable a la renovación por vehículos de movilidad sustentable.

Capítulo III

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%) hasta el 31 de diciembre de 2040, con excepción de aquellos vehículos de los cuales no exista producción nacional según el registro creado por artículo 24 y/o cuya funcionalidad se vea afectada negativamente, conforme a las previsiones de esta ley y sus normas reglamentarias y complementarias.

ARTÍCULO 21°: – **Adquisiciones-** El Poder Ejecutivo Nacional procurará que las provisiones del artículo anterior se apliquen en 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-** Incorpórese como Artículo 15 bis de 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 del presente capítulo serán alcanzados por los beneficios del artículo 10.

TÍTULO III

DE LOS BENEFICIOS A LOS PROVEEDORES DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

Capítulo I

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 al 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 en acceder al Registro RENFOMS y fijará los parámetros que deberán contemplar los proyectos productivos en ejecución o proyectos nuevos a ser presentados, pudiendo establecer al efecto criterios tales como componentes mínimos de integración local, 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 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 en base a 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 mensurable 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, mensurables y avalados por la autoridad de aplicación con la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable creado por artículo 65, o con empresas, instituciones, universidades u organismos de la Administración Pública dedicados a la investigación y desarrollo en disciplinas 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, de la denominada Industria 4.0, de la denominada economía circular.

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

El costo originado por las actividades de verificación y contralor de la operatoria estará a cargo de los respectivos beneficiarios, 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 a que se 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 del mismo.

ARTÍCULO 27°: -Registro Permanencia- A los fines de la permanencia de los beneficiarios en el registro creado en este capítulo, 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 causas de los mismos en el caso 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 deberán presentar anualmente a los fines de permanecer en el registro creado en el artículo 24, 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 II

DE LOS BENEFICIOS

ARTÍCULO 28°: **-Sujetos Alcanzados-** Quedarán comprendidos dentro de los alcances del presente capítulo las Personas Jurídicas constituidas en la República Argentina que se acojan al régimen creado por artículo 3 y se inscriban en el registro creado en el artículo 24.

ARTÍCULO 29°: **-Alcance-** Los sujetos comprendidos en el artículo anterior, por sus proyectos productivos en ejecución o proyectos de inversiones en plantas nuevas o por ampliaciones de plantas existentes, destinados al 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, comunicación o equipamiento auxiliar de electromovilidad, que se inscriban en el registro creado en el artículo 24, serán elegibles como beneficiarios 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 inscriptos en el RENFOMS podrán obtener, por sus inversiones realizadas desde los 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 en 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, t.o. 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 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 períodos fiscales desde que se haya ejercido la citada opción.

2. Amortización acelerada en el Impuesto a las Ganancias, t.o. 2019 y sus modificaciones, por las inversiones comprendidas en el presente régimen. Los beneficiarios 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, t.o. 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 80%, 65% o 50% de la estimada, según reglamente la autoridad de aplicación en base al cronograma del 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 reglamente la autoridad de aplicación en base al cronograma del 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 (t.o. 2019 y sus modificaciones), el período para la compensación de los quebrantos previsto en la norma citada se extiende a diez (10) años.

4. Dedución de la carga financiera del pasivo financiero: A los efectos de la aplicación del Artículo 94, inciso 5) y el Artículo 206 de la Ley General de Sociedades 19.550 y sus modificatorias, los beneficiarios 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 descripto 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 19.032 (INSSJP), 24.013 (Fondo Nacional de Empleo), 24.241 (Sistema Integrado Previsional Argentino) y 24.714 (Régimen de Asignaciones Familiares), 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, que surja de los respectivos comprobantes de facturación autorizados por la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), 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 de Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino (Ley 27.263, B.O. agosto de 2016), 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 27.263 y recíprocamente.

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 de las realizadas en el mercado interno.

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 creado por artículo 53. Los porcentajes iniciales precedentemente expuestos serán ajustados conforme al cronograma dispuesto en el artículo 5 y asimismo conforme a los criterios de ponderación descriptos en el artículo 25.

Asimismo, podrán acceder a los beneficios descriptos en los apartados 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.

La autoridad de aplicación dispondrá de los medios y métodos de acreditación de logros y cumplimiento de metas de los beneficiarios y será responsable por su evaluación y dictamen.

Los beneficiarios podrán solicitar los respectivos certificados de crédito fiscal, de conformidad a las formas plazos y procedimientos que al efecto determinan la autoridad de aplicación y la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía, cada una en la órbita de sus competencias, una vez que los proyectos inscriptos 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 (t.o. en 1997 y sus modificaciones) e Impuesto a las

Ganancias (t.o. 2019 y sus modificaciones), 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 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 inscriptos 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 descripto 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 ciento 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 19.032 (INSSJP), 24.013 (Fondo Nacional de Empleo), 24.241 (Sistema Integrado Previsional Argentino) y 24.714 (Régimen de Asignaciones Familiares) 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 de las realizadas en el mercado interno o del dos por ciento (2%) para el caso de combustible sustentable según 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 provisiones 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 creado por artículo 53. Los porcentajes iniciales precedentemente expuestos serán ajustados conforme al cronograma dispuesto en el artículo 5 y asimismo conforme a los criterios de ponderación descriptos en el artículo 25.

Asimismo, serán posibles de acceder a los beneficios descriptos en los apartados 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 (t.o. en 1997 y sus modificaciones) e Impuesto a las Ganancias (t.o. 2019 y sus modificaciones) 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 podrán solicitar los respectivos certificados de crédito fiscal, por intermedio de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), organismo autárquico en el Ministerio de Economía de la Nación, 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 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 a la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), en el marco de sus respectivas competencias, regulando las formas y condiciones de emisión, registración y utilización de los certificados de crédito fiscal.

Capítulo III

DE LOS LÍMITES DE LOS BENEFICIOS

ARTÍCULO 34°: ***-Inversiones no Alcanzadas-*** En el caso de los sujetos que presenten proyectos cuyas actividades comparten o 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 título III por hasta la totalidad del proyecto de inversión presentado en base a las previsiones establecida en la presente ley y las normas reglamentarias y complementarias que al efecto se dicten.

Capítulo IV

DE LOS INCUMPLIMIENTOS Y PENALIDADES

ARTÍCULO 36°: –**Incumplimiento, Sanciones**- El incumplimiento de las disposiciones de la presente ley por parte de los titulares de los proyectos de inversión que resulten beneficiarios del régimen creado por el artículo 3, 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 en el goce del beneficio, por un período de entre dos (2) meses y un (1) año o caducidad total del tratamiento otorgado, por el plazo de vigencia del régimen, según la gravedad de la falta a determinar;
2. Una multa equivalente al ciento 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. Pago de los derechos de importación a tarifa plena que hubiera debido abonarse, con más sus intereses y accesorios;
4. Pago de los impuestos nacionales a los que se hubieren aplicado los certificados de crédito fiscal, con más sus intereses y accesorios;
5. Inhabilitación para gozar de los beneficios del régimen.

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 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.

ARTÍCULO 37°: –**Falta Leve, Definición**- Serán consideradas faltas leves: demora en la presentación de información requerida, inexactitud u omisión u otro incumplimiento de las obligaciones establecidas en esta ley y 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. Omisión o demora en la presentación de la información requerida, cuando ésta hubiere motivado el otorgamiento de los beneficios previstos;
2. Falsedad o inexactitud en la información presentada, en la medida que ello implique un goce indebido de los beneficios del régimen;

3. Desvíos significativos e insubsanables respecto del plan de producción o del programa de importaciones o exportaciones que hubiere sido considerada en la presentación aprobada, siempre que los mismos no se generen por efectos ajenos al control por parte del beneficiario y conforme a los criterios que establezca la reglamentación.

ARTÍCULO 39°: –**Falta Leve, Efecto**- Ante 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 25% en exceso 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 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 indicios de graves irregularidades, 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.

ARTÍCULO 42°: –**Beneficiario, Renuncia**- Los beneficiarios de los beneficios promocionales descriptos en el título presente que decidieran excluirse voluntariamente del mismo antes de dar cumplimiento a los compromisos asumidos en el proyecto presentado, deberán reembolsar al Estado Nacional 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 de la Ley 27.430, aquellos beneficiarios que hicieran uso de un aprovechamiento indebido de beneficios fiscales recibidos.

Capítulo V

DE LOS IMPEDIDOS

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

1. Contaren con deudas exigibles e impagas de carácter fiscal o previsional,
2. Declarados en estado de quiebra, respecto de los cuales no se haya dispuesto la continuidad de la explotación, conforme a lo establecido en la Ley 19.551 y sus modificaciones y la Ley 24.522 y modificaciones.
3. Quienes se encuentren cursando una condena firme por delitos previstos en la Ley 23.771 y

modificatorias, la Ley 24.769, 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, directores, síndicos, miembros del consejo de vigilancia, consejeros o quienes ocupen cargos equivalentes en las mismas, hayan sido condenados 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.

Los sujetos que resulten beneficiarios del referido régimen deberán, previamente, renunciar a la promoción de cualquier procedimiento judicial.

TÍTULO IV

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I

DISPOSICIONES TEMPORARIAS Y PERMANENTES

ARTÍCULO 45°: – **Autoridades De Aplicación**- Será autoridad de aplicación la Secretaría de Industria, Economía del Conocimiento y Gestión Comercial Externa, a excepción del capítulo II del título II, que a tal efecto será la Secretaría de Gestión del Transporte quedando facultadas, por sí o por quienes éstas designen, a dictar las normas complementarias, aclaratorias y operativas que resulten conducentes a 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 y respecto de las particularidades en el uso de la vía pública que ello conlleve y coordinará, con las provincias que adhieran a la presente ley la adecuación normativa correspondiente a los fines de las estipulaciones establecidas en la Ley Nacional N° 24.449.

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 dentro de los límites de los beneficios establecidos por la presente y en modo excluyente con aquellos.

ARTÍCULO 48°: – **Dominio**- El Poder Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, diseñará e implementarán un modelo de patente de dominio automotor que identifique claramente a los vehículos de movilidad sustentable, de manera que pueda referir 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, a fin de promover la formación de técnicos y profesionales especializados. En acuerdo con el Consejo Federal de Educación, velarán por cumplir desde el punto de vista educativo el 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 partida especial del FoDeMS.

ARTÍCULO 50°: **–Etiquetado–** 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 economía circular referidos en el artículo 25 así como la contribución en la reducción de emisiones de 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 al Ministerio de Transporte de la Nación un sistema de controles para la revisión técnica de estos aspectos y otros que pudieran afectar la circulación de estos vehículos, en base a aquel etiquetado.

ARTÍCULO 51°: **–Seguros–** El Poder Ejecutivo Nacional velará para que, por intermedio de la Superintendencia de Seguros de la Nación se arbitren las medidas necesarias para que las Compañías de Seguros se dispongan a proveer a los usuarios 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 Sustentable y otras áreas pertinentes, gestionará los procedimientos requeridos a efecto de instruir a actores y responsables respecto del tratamiento, recolección, reciclado de baterías y acumuladores usados; así como de la seguridad operacional involucrada.

TÍTULO V
DE LAS INSTITUCIONES PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD
SUSTENTABLE

Capítulo I

DEL FONDO FIDUCIARIO PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

ARTÍCULO 53°: –**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, rigiendo en todo el territorio de la República Argentina, con los alcances y limitaciones establecidos en la presente ley y 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°: –**Objeto**- El FoDeMS tendrá por objeto la aplicación de los bienes fideicomitidos al otorgamiento de préstamos, la realización de aportes de capital, adquisición bienes o todo otro mecanismo o instrumento financiero destinado a facilitar o financiar inversión, start-ups, diseño, investigación, capacitación, innovación y 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°: –**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 éste designe, como fiduciante, y la entidad pública, entidad bancaria pública o sociedad controlada por cualquiera de éstas que designe la autoridad de aplicación como fiduciario.

ARTÍCULO 56°: –**Duración**- El plazo de duración del FoDeMS es 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 el hasta la fecha de extinción de esas obligaciones. Facúltese 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°: –**Beneficiarios y Fideicomisario**- Serán beneficiarias del FIDEICOMISO los titulares de los Valores Representativos de Deuda que emita el FIDUCIARIO, así como los destinatarios de los instrumentos previstos en el artículo 61 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 la 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°: **–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 del Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación o quien éste designe.

ARTÍCULO 59°: **–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) Recursos destinados a las compensaciones tarifarias del transporte público automotor de pasajeros, provenientes del fideicomiso creado en virtud del Artículo 12° del Decreto 976 de julio de 2001, y sus complementarias y modificatorias, los aportes realizados por el Estado Nacional y los ahorros en subsidios a generarse por la menor utilización de combustibles líquidos e hidrocarburos, debido a la incorporación de nuevas tecnologías de movilidad sustentable.
- c) Los fondos que pudiesen provenir del aporte determinado por el artículo 60;
- d) Los recursos que se asignen de las modificaciones introducidas por los artículos 76 y 77, que el Poder Ejecutivo Nacional determine;
- e) Los fondos provistos por organismos nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, internacionales u organizaciones no gubernamentales;
- f) Los fondos que se puedan generar o recuperar como consecuencia 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;
- g) 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.
- h) Los fondos provenientes de empresas públicas o privadas, nacionales o extranjeras que decidan apoyar el desarrollo de la industria de la movilidad sustentable;
- i) Los ingresos por las penalidades previstas ante el incumplimiento de la presente ley;
- j) 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.

- k) Los dividendos o utilidades percibidas por la titularidad de acciones o participaciones y los ingresos provenientes de su venta;
- l) Aportes, contribuciones, legados o donaciones y obtención de los denominados Bonos Verdes u otras formas de valuación internacional de mejoras cuantificadas en cuanto emisiones; y
- m) 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 del mismo, la autoridad de aplicación podrá crear diferentes patrimonios de afectación para lograr una mejor inversión, asignación y administración de los fondos disponibles.

ARTÍCULO 60°: **-Aporte-** Los beneficiarios del régimen comprendidos por los títulos II y III 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 56 no resulten suficientes para el cumplimiento del objeto para el que fue creado.

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

1. Proveer, bienes, fondos y otorgar facilidades a través de préstamos, adquisición de valores fiduciarios públicos o privados, en la medida que éstos 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 en el rol de proveedores 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. Adquirir vehículos de movilidad sustentable para darlos en alquiler o alquiler con opción a compra con el fin de apoyar el transporte automotor de pasajeros.
5. Otorgar avales y garantías para respaldar contratos de leasing para operaciones del transporte público de pasajeros o para la comercialización de los productos de beneficiarios del correspondiente registro, en particular en el caso de negocios de exportación.
6. Aportar al sostenimiento de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable.

7. Financiar la infraestructura eléctrica de carga.

Los instrumentos que utilice el FoDeMS para monetizar fondos a los beneficiarios indicados 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 apartado, los cuales deberán ser aprobados por el Comité Ejecutivo.

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 apartado 3 solamente a aquellos proyectos que acrediten el porcentaje de integración nacional, según calificación que otorgue la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 62°: – 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 a 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 2° de la Ley 25.413 y sus modificaciones.

ARTÍCULO 63°: –Autoridad de Aplicación del FoDeMS- La autoridad de aplicación del FoDeMS será designada por el Poder Ejecutivo Nacional y estará facultada para dictar las normas reglamentarias, aclaratorias y complementarias que resulten pertinentes y aplicar las sanciones que correspondan. Autorícese a la Autoridad de aplicación a delegar funciones en una dependencia de rango no menor a Subsecretaría.

ARTÍCULO 64°: –Contrato- Facúltese al Ministerio de Desarrollo Productivo a aprobar el Contrato de Fideicomiso, dentro de los treinta (90) días de la publicación de la presente ley en el Boletín Oficial.

Capítulo II

AGENCIA NACIONAL DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

ARTÍCULO 65°: –Creación- Créase la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable como organismo descentralizado del Estado Nacional, 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.

ARTÍCULO 66°: 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) Organizar o fomentar la organización y dictado de cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios 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 de Fondo para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable (FoDeMS) y de otras fuentes;
- g) Opinar respecto a la dinámica de ingresos y destinos de los fondos del Fondo para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable (FoDeMS);
- h) Adjudicar fondos, a través de evaluaciones, concursos, licitaciones y/o mecanismos equivalentes a proyectos que se destinen a la misión señalada en el artículo 64;
- 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 a la movilidad sustentable.

ARTÍCULO 67º: **Gobierno.**-El gobierno de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable estará a cargo de un Directorio integrado por nueve directores vocales que se desempeñarán con carácter “ad-honorem” y para cuya conformación se procederá del siguiente modo: un Presidente, el cual será designado por el Poder Ejecutivo Nacional a propuesta del Ministerio de Ciencia y Tecnología, con rango y jerarquía de Secretario o Secretaria; cinco directores vocales conformados por: un representante de la Secretaría de Industria, Economía del Conocimiento y Gestión Comercial Internacional, uno por la Secretaría de la Pequeña y Mediana Empresa y los Emprendedores, uno por el Ministerio de Transporte, uno por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial y uno por la Secretaría de Minería, con responsabilidades y atribuciones equivalentes a las de Subsecretario o Subsecretaria; un representante de las universidades nacionales y dos vocales restantes a ser electos por el Ministerio de Desarrollo Productivo a propuesta del presidente de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable y en consideración a la idoneidad de los candidatos respecto al conocimiento sobre actores de los sectores productivos de la cadena de valor de la movilidad sustentable.

En la conformación del Directorio se promoverán designaciones adecuadas en términos de alternancia, representatividad, género, federalismo, idoneidad y antecedentes en el sector y elevará

para su aprobación su estatuto y estructura organizativa.

ARTÍCULO 68º: **Presidencia. Deberes y funciones.**- El ejercicio de la presidencia de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable contendrá 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 facultado 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, conforme se señala en los artículos 11 y 17;
- d) Convocar las sesiones del Directorio;
- 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; y
- 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 69º: **Estructura.**-A los fines de cumplimiento de las funciones establecidas en el artículo 68, el Directorio de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable podrá ser asistido por direcciones, siempre que las mismas estén posean responsabilidades y atribuciones equivalentes a las de Director o Directora Nacional, todos los cuales serán invitados a integrarlo por el Directorio de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable, a propuesta de aquel.

ARTÍCULO 70º: **Patrimonio y financiamiento** - El financiamiento de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable será aportado por el fondo creado por artículo 53. El Directorio de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable junto al 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, royalties, 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; y
- e) Fondos provenientes de organismos internacionales de crédito.

ARTÍCULO 71°. **Ingresos**-Los ingresos de la Agencia Nacional de Movilidad Sustentable, estarán exentos del Impuesto a las Ganancias y sus operaciones exentas del Impuesto a los Créditos y Débitos Bancarios.

TÍTULO VI

DE LA INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA

Capítulo I

DEL ACCESO Y COMERCIALIZACIÓN DE ENERGÍA PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

ARTÍCULO 72°: **–Comercializador** – Las personas humanas o jurídicas que manifiesten interés frente a la respectiva autoridad de competencia en materia energética, podrán solicitar ser reconocidos como actores del Mercado Eléctrico Mayorista ante la Secretaría de Energía del Ministerio de Economía a los fines de participar como comercializadores exclusivamente para el desarrollo de la movilidad sustentable nacional.

ARTÍCULO 73°: **–Régimen Grandes Usuarios**- Los sujetos detallados en los artículos 16 y 20, así como aquellas personas humanas o jurídicas que se inscriban en el registro del 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 los fines de desarrollar su actividad en la movilidad sustentable nacional.

ARTÍCULO 74°: **–Condiciones y Precio**- Quienes optaren por solicitar y obtener los accesos al Mercado Eléctrico Mayorista, a los fines señalados en los artículos 72 y 73 quedarán regidos en ello por lo establecido por la Resolución Nro. 61 de 1992 de la ex Secretaría de Energía Eléctrica,

complementarias y modificatorias, sujetos a los requisitos allí establecidos 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°: ***-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 24.065 (de enero de 1992, complementarias y modificaciones). 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.

TÍTULO VII

DE LAS DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Capítulo I

DE LAS DISPOSICIONES EN APOYO A LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

ARTÍCULO 76°: ***-Impuestos sobre los combustibles líquidos y al Dióxido de Carbono-*** Sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 5°, Capítulo I y en el último párrafo del Artículo 11° del Capítulo II, ambos del Título III de la Ley 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°: ***-Ley De Impuestos Internos Modificación-*** Incorpórese el siguiente texto como último párrafo del artículo 39° de la Ley de Impuestos Internos, texto sustituido por la Ley 24.674 y sus modificaciones:

“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 con cinco por ciento (1,5%) adicional, con destino al Fondo Fiduciario para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable”.

Capítulo II

DE LAS DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 78°: ***-Presupuesto Previsión-*** Instrúyase 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°: **-Vehículos de Motor de combustión interna. Prohibición-** Prohíbese la comercialización de vehículos nuevos que funcionen propulsados exclusivamente por motor de combustión interna a partir del 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.

ARTÍCULO 80°: **-Invitación-** Invítese 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, a 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°: **-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.

ARTÍCULO 82°: Comuníquese al Poder Ejecutivo.