

Mensaje

Número:

Referencia: LEY DE PROMOCION PARA EL USO 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 para el uso de la Movilidad Sustentable

Cabe consignar que al presentar 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 humana, 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" en 1992, 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 la búsqueda de su eficiencia. Las acciones tienen principio efectivo en 2020 y son evaluadas y revisadas quinquenalmente hasta el año 2050. Argentina aún no ha tomado todavía 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 el planeta se estima que el 26% del uso humano de la energía corresponde al Transporte, fracción que en nuestro país se estima ascender al 30%.

Es decir, encontrar modos de transporte dotados de mayor eficiencia energética en Transporte será un factor clave en la performance que nuestro país pueda demostrar frente al escrutinio al que serán 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 la nueva tecnología en movilidad en nuestro país. Ello, sin soslayar ni negar los esfuerzos que el Honorable Congreso ha realizado en pos del cambio en la utilización de energías y/o combustibles de naturaleza más amigable con el medio ambiente y con la población, que son de larga data. Desde la creación de un marco regulatorio que fomente las energías renovables (leyes 26.190 y 27.191), la promoción de biocombustibles y hasta la reconversión del transporte público de pasajeros hacia el uso de GNC, que se han presentado como proyectos legislativos desde hace más de 20 años, tantos que sería largo el listado de iniciativas, algunas de ellas exitosas.

Sólo en años recientes se dieron tímidos primeros pasos en lo que respecta al establecimiento de políticas públicas específicas en 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 estableció una disminución de los aranceles para la importación de vehículos de movilidad sustentable y su actualización, el Decreto N° 230/2019, eliminó la restricción que existiera para las terminales automotrices radicadas en el país. No obstante ninguna de ellas tuvo un impacto significativo, acorde con los esfuerzos y los resultados que el Estado fiscalmente ofrece y el mundo espera de nosotros.

Así mismo, 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 Transportes, varias reuniones informativas en las que participaron empresas, instituciones del sector y 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.

Desde el punto de vista de experiencias efectivas, en nuestro país las ciudades de Buenos Aires, Mendoza y Córdoba han estado realizando experiencias incipientes de movilidad eléctrica, con pocas unidades adaptadas al servicio de transporte público de pasajeros, con buen suceso.

En la Región, Uruguay, Paraguay, Chile, Brasil, Costa Rica, Colombia, Ecuador y México, según se trate, han avanzado un poco más, comenzando a transformar flotas de vehículos urbanos de pasajeros, a estadios superiores al de mera prueba tecnológica. Más allá, en los Estados Unidos de América, Canadá, Alemania, Francia, España y en particular China, se avanza rápidamente hacia un desafío particular: que la movilidad sustentable en el transporte público de pasajeros sea eje de nuevas actividades económicas, renovación de flotas convencionales obsoletas y anticuadas. Así también, irrumpen nuevas modalidades de administrar el transporte en las ciudades de la mano de

aquel movimiento.

Argentina no está aislada de este fenómeno. O nos toca recibir su impacto sin ninguna acción de nuestra parte y se testigos, una vez más, de cómo un importante campo de desarrollo industrial y todo el acervo de autopartistas y terminales quedan rezagadas hasta su eventual desaparición o aprovechamos que nos encuentra en medio de una oportunidad transformadora única.

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

En muy raras y contadas oportunidades el avance tecnológico nos ofrece una ventana de oportunidad con las características que presenta la movilidad sustentable para enfrentar un problema de gran calibre y larga data. Con el paso de los años nuestro emblemático conglomerado automotor y autopartista se ha convertido en una carga, antes que en una solución.

Diversos motivos y circunstancias llevaron a la paradoja de que fabricar vehículos en Argentina se convirtiera en un pasivo cada vez más gravoso para nuestra balanza comercial. Este factor alcanzó ribetes dramáticos en el año 2017, año en el que cada automóvil que produjo la industria automotriz convencional tuvo un impacto equivalente de más de 16.700 dólares de déficit externo, un valor mayor de lo que cuesta un automóvil económico en cualquier mercado mundial y 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.

No es esta la oportunidad de una autopsia y diagnóstico, aunque sí de remarcar y enfatizar que la evolución tecnológica parece avisarnos que nos trae una nueva oportunidad de replantearnos como sociedad este estado de situación: uno de los principales motivos de ese déficit comercial tiene raíz en una supuesta "complementación productiva" con el par productivo automotor de nuestro hermano país brasileño. Esa complementación supone que allí se producirán dos elementos clave de la propulsión convencional, los motores de combustión interna y las transmisiones (o cajas de cambio) clave en la motorización convencional, en tanto que aquí nos especializaremos en otras autopartes. Pues bien, como una enorme coincidencia, la movilidad sustentable prescinde de esos dos elementos: los autos eléctricos a batería, actor central de esta innovación que venimos a presentar, prescinden de esos conjuntos y, al hacerlo, nos obligan a doblar esfuerzos para fabricar localmente las nuevas partes de la innovación.

Pero prescindir de motores a combustión interna y transmisiones es condición necesaria, no suficiente para rediseñar nuestra industria automotriz: se convertirá en suficiente cuando hayamos garantizado para 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 la movilidad sustentable. Coincidentemente, nuestras vastas reservas de litio en el NOA son una invitación a pensar y diseñar un proceso de industrialización tecnológica de cadena de valor completa, que vaya 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 XIV de la iniciativa, se crea el Instituto Nacional de Movilidad Sustentable, un instituto de investigación y desarrollo científico y tecnológico, diseño e implementación, prospección y evaluación de las tecnologías estratégicas y sus tendencias.

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

Argentina ha dado cuenta de enorme potencial y capacidades humanas, que se prueban en desafíos recientes que distintas firmas y empresas que nuestro país han atravesado con todo 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, de nuestros tecnólogos, de nuestros empresarios, de nuestros trabajadores, de nuestros estudiantes y de nuestro sistema de innovación.

También invita a la inversión e instalación en nuestro país a firmas (ver 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.

Esta iniciativa propone crear un marco normativo que contenga un régimen especial de fomento tanto de la demanda (ver Título II), como de la oferta (ver 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. Recordemos que esta es una materia en la que quisimos ir modelando ya hace más de 20 años, sin lograr avanzar, en pos del abandono de las tecnologías dependientes de los combustibles más contaminantes. Pasos acelerados que, sin duda, plantearán nuevos desafíos a la estructura social, económica, energética y productiva del país, movilizándola, empujándola hacia adelante con dinamismo.

Es, así mismo, 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 (ver artículo 4). Aunque se muestre ambicioso, está en línea con otros regímenes 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 efervescencia productiva, educativa y tecnológica nacional. Eléctricos puros, híbridos, propulsados a hidrógeno o a metanol, a GNC, a GNL y otros se verán crecientemente, 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 aprovecharlos.

Por ello, en lugar de proponer una mera reducción de aranceles a la importación, el proyecto acompaña la demanda de la población, que puede acceder a estas tecnologías, con un mayor esfuerzo, siempre que ello permita, consecuentemente, dar impulso de la oferta nacional. Ello, no sin que la misma deba sostener niveles de calidad creciente y tecnologías evolutivas (ver artículo 25). Es un régimen transitorio, sí, pero dinámico también. Es la vinculación propuesta entre oferta (los fabricantes) y demanda (los usuarios) a la que el régimen impulsa, creando un ecosistema para nuevas actividades productivas en el país y de allí, una plataforma de nuevas actividades

exportadoras. 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 y con expectativas, dado el abundante recurso litífero de nuestra Puna, su procesamiento local, para quebrar el paradigma de una minería netamente extractiva. A eso apunta también este proyecto de ley.

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 XIII, 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, para el sistema de compras nacionales.

Para que estos fines resulten conducentes al desarrollo económico local crea un Registro de proyectos productivos (ver artículo 24), reservorio de la oferta local, que permitirá ir priorizando y modelando su carácter tecnológico, las bondades 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 (ver artículos 27 a 30) 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 proyecto no innova en el sentido del sacrificio fiscal que propone al incurrir en los mismos sobre actividades o bienes actualmente inexistentes y a las que busca, en modo expectante, atraer con inversiones por montos cercanos a los 300 millones de dólares en los primeros 5 años, que podrán dar lugar a unos dos 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 tradicionales, como es práctica habitual en otros países.

Al mismo tiempo, en reconocimiento del potencial de empleo, se atiende a la necesidad de introducir la materia en el terreno educativo (ver artículo 43), por intermedio de las autoridades pertinentes. Acción que prepara a nuestra población como jugadores internos de este nuevo escenario y no como espectadores de las tecnologías que solo se importan para su consumo.

También por ello, actores clave de la estrategia nacional en movilidad sustentable, como autoridades industriales, cámaras empresariales y actores del sistema nacional de innovación tienen asiento, junto a otros, en la conducción del Instituto mencionado previamente.

Se ha atendido a la necesidad, así mismo, de observar lo atinente a la seguridad operativa (ver artículo 45) , el destino de las baterías (ver artículo 47), el uso de la vía pública (ver artículo 40), la necesidad de ampliación de la infraestructura eléctrica que presta servicios (ver capítulo XV), las nuevas redes inteligentes dispuestas para los vehículos autónomos y, deja el espacio requerido para que se asienten nuevas formas del transporte personal como los vehículos compartidos y otras modalidades.

Por su parte, se ha puesto en escena el etiquetado de la condición de polución ambiental y sonora de los vehículos (ver artículo 44) y se propone una nueva identidad a plasmarse en el dominio de las unidades (ver artículo 42), a fin de que las mismas puedan ser óbice de un trato diferencial que promueva su incorporación por parte de la población que accede a vehículos particulares, rentados o taxis.

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

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

## LEY DE PROMOCIÓN PARA EL USO DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

### TIÍTULO I PRINCIPIOS GENERALES

#### Capítulo I DEL INTERES, OBJETO Y CREACIÓN DEL REGIMEN 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 sancionarse la presente ley como aquellos que se desarrollen en el futuro, en particular 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 que dicte el Poder Ejecutivo Nacional, que tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2040, inclusive.

ARTÍCULO 4º- **Cronograma**- El régimen creado por artículo 3, a los fines de los beneficios establecidos en los artículos 12, 13, 14 y 18 y en los incisos 2 y 3 del artículo 29 y 2 y 3 del artículo 30 se aplicará con arreglo al siguiente cronograma:

1. hasta el octavo año de vigencia, 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 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.

Facúltese a la autoridad de aplicación, cuando mediare principio de ejecución de obra, a establecer el respectivo método y evaluar la pertinencia de los beneficios con arreglo a las disposiciones de la presente ley.

ARTÍCULO 5º- **Regímenes previos, alternativos y/o complementarios**- Los beneficios

promocionales del presente régimen son incompatibles con otros beneficios fiscales que se originen por el mismo hecho económico.

ARTÍCULO 6°:– **Beneficiario, Renuncia**- Los beneficiarios del presente régimen que decidieran excluirse voluntariamente del mismo antes del 31 de diciembre del año 2040 deberán reembolsar al Estado Nacional los beneficios económicos obtenidos por y durante su permanencia, en los términos y bajo las normas que dicte el Poder Ejecutivo Nacional por intermedio de la autoridad de aplicación.

## **Capítulo II**

### **DE LOS ALCANCES Y ÁMBITOS DE APLICACIÓN**

ARTÍCULO 7°: – **Alcance**- Podrán acogerse al presente régimen las personas humanas domiciliadas en la República Argentina y las personas jurídicas constituidas en ella o que se hallen habilitadas para actuar dentro de su territorio, con ajuste a sus leyes y debidamente inscriptas conforme a las mismas.

A quienes se adhieran les será aplicable el régimen tributario general con las modificaciones que se establecen la presente ley. Los beneficiarios que se adhieran al régimen deberán estar en curso normal de cumplimiento de sus obligaciones impositivas y previsionales.

ARTÍCULO 8°:– **Transporte Público de Pasajeros**- En el caso de la flota de Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros urbanos y suburbanos de jurisdicción nacional, la autoridad de aplicación fijará objetivos anuales de su renovación total en un lapso de diez (10) años. Los mismos principios rigen para la flota de Servicio Público de Transporte Automotor de pasajeros urbanos y suburbanos que se desempeña en el área señalada en el Artículo 2° de la Ley 25.031, sobre los que la respectiva autoridad de aplicación fijará objetivos anuales de su renovación total en un lapso de 10 (diez) años.

ARTÍCULO 9°:– **Administración Pública Nacional**- En el caso de las flotas de vehículos que son propiedad del Estado Nacional mediante los sujetos alcanzados por el Artículo 1° de la Ley 27.437 y complementarias, a excepción de los señalados en su inciso c), el Poder Ejecutivo Nacional establecerá una normativa y cronograma plurianual de metas y objetivos de adquisiciones, 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 25 y/o cuya funcionalidad se vea afectada negativamente, conforme a las previsiones de esta ley y su reglamentación.

### Capítulo III DE LAS DEFINICIONES

ARTÍCULO 10°:– **Definiciones**- A los fines de la presente ley, se entenderá por Vehículo de Movilidad Sustentable (VMS) a todo medio de transporte cuya fuente de propulsión no es 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. **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.
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.
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.
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.
5. **Vehículos Alternativos Sustentable (VAS)**: todo otro vehículo que, a juicio de la autoridad de aplicación quede alcanzado por el objeto de la presente ley.
6. **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. Esta definición excluye a las partes, piezas, conjuntos y dispositivos amparados por los beneficios de la Ley 27.263, sus modificatorias y complementarias y los dispositivos de seguridad, sistemas y elementos de iluminación detallados en la Ley 24.449, sus modificatorias, complementarias y reglamentarias.

7. **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.
8. **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.
9. **Combustible Sustentable (e-COMB):** cualquier combustible utilizado en vehículos de movilidad sustentable que, a criterio de la autoridad de aplicación y por sus características o finalidad, haya sido obtenido total o parcialmente por métodos sustentables y/o utilizando como insumo básico una o más energías renovables. El ejemplo de Combustible Sustentable es el denominado Hidrógeno Verde, aunque la enumeración no se restringe al mismo.

## **TÍTULO II**

### **DE LOS BENEFICIOS A USUARIOS DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE**

#### **Capítulo IV**

##### **A TITULARES DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DE PROPIEDAD PRIVADA DE USO PARTICULAR O COMERCIAL, PARA USO INDIVIDUAL O COMPARTIDO O SERVICIO RENTADO**

ARTÍCULO 11°:– ***Sujetos alcanzados***- Las personas humanas y jurídicas, por las operaciones de compraventa de los vehículos definidos en el artículo 10 para uso privado, sea particular o comercial, para uso individual, uso compartido o para servicio rentado, o por las operaciones de compraventa de equipamiento auxiliar de movilidad sustentable, siempre que sean fabricados por fabricantes registrados en el registro creado por el artículo 24, gozarán transitoriamente del siguiente tratamiento impositivo, según los límites del cronograma de aplicación dispuesto en el artículo 4 en tanto corresponda, con arreglo a lo establecido en el presente capítulo y en las formas y condiciones que establezca la reglamentación.

ARTÍCULO 12°:– ***Ley de Impuestos Internos Exención***- Las personas humanas y jurídicas definidas en el artículo 11 estarán exentas del pago 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 la adquisición de vehículos de movilidad sustentable hasta el límite del valor por vehículo que determine la autoridad de aplicación, en mérito de los objetivos tecnológicos y de economía circular que el fabricante registrado propusiera, según los incisos 2 y 5 del artículo 25.

ARTÍCULO 13°:– ***Bono verde de crédito fiscal VS20***- Las personas humanas y jurídicas definidas en el artículo 11 podrán ser beneficiarias de un bono verde de crédito fiscal VS20 por la adquisición de vehículos sustentables por un monto de hasta el 20% del precio del bien, sin impuestos, gastos financieros u otros cargos, neto de rebajas, descuentos o bonificaciones, que surja del respectivo comprobante de facturación autorizado por la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), al momento de la realización de la compraventa en el mercado interno,

y cuando se tratare de bienes nuevos, sin uso, producidos al amparo del registro instituido por el artículo 24.

Los beneficiarios podrán solicitar los respectivos bonos verdes de crédito fiscal, por intermedio de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía, con arreglo lo que determine la reglamentación.

Los bonos verdes de crédito fiscal VS20 serán nominativos y transferibles a terceros por hasta tres veces. 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, 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.

**ARTÍCULO 14°: – Bono verde de crédito fiscal e-AUX10-** Las personas humanas y jurídicas definidas en el artículo 11 podrán ser beneficiarias de un bono verde de crédito fiscal e-AUX10 por la adquisición de bienes definidos en el inciso 7 del artículo 10, excepto Combustible Sustentable por un monto de hasta el diez por ciento (10%) del precio del bien, sin impuestos, gastos financieros u otros cargos, neto de rebajas, descuentos o bonificaciones, que surja del respectivo comprobante de facturación autorizado por la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), al momento de la realización de la compraventa en el mercado interno, y cuando se tratare de bienes nuevos, sin uso, producidos al amparo del registro instituido por el artículo 24.

Los beneficiarios podrán solicitar los respectivos bonos verdes de crédito fiscal, por intermedio de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía, con arreglo lo que determine la reglamentación.

Los bonos verdes de crédito fiscal eAUX10 serán nominativos y transferibles a terceros por hasta dos veces. 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, 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.

**ARTÍCULO 15°:– Impuesto sobre los Bienes Personales Modificación** - Exímese del gravamen establecido en el Título VI de la Ley 23.966, texto ordenado en 1997 y modificaciones, por su período de vigencia o hasta el 31 de diciembre de 2040, lo que ocurra primero, a los vehículos de movilidad sustentable producidos al amparo del registro instituido en el artículo 24.

**ARTÍCULO 16°:–Otras Jurisdicciones Beneficios-** El Poder Ejecutivo Nacional, por intermedio de las diferentes áreas de su competencia y, de corresponder, mediante provisión de instrumentos de apoyo administrativo o financiero, en acuerdo con las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los municipios que adhieran a los términos de la presente ley, podrá velar por la consecución de los siguientes beneficios para los sujetos indicados en el artículo 11:

1. Eximición parcial o total del pago de patentes o tasas provinciales o municipales.
2. Eximición parcial o total del pago del impuesto a los sellos;
3. Circulación en zonas o ejidos urbanos vedadas al resto del tránsito vehicular;
4. Acceso a estacionamiento exclusivo o preferencial en vía pública, en especial cuando se disponga de estaciones de carga pública a su vera, en particular para los vehículos que presten servicio de transporte público de pasajeros, personal sanitario, policía, fuerzas armadas y de seguridad, cuerpos de bomberos, servicio de recolección de basura y servicio de taxi;
5. Disponer de un mayor margen de horas de carga y descarga para vehículos de movilidad sustentable que realizan actividades de logística;

6. Todo otro beneficio que, resultado factibles, las administraciones sub-nacionales concedan.

## Capítulo V

### A CONCESIONARIOS DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR URBANO Y SUBURBANO DE PASAJEROS

ARTÍCULO 17°:– **Sujetos alcanzados**- Los concesionarios del servicio de transporte público automotor de pasajeros, por la adquisición y operación de autobuses caracterizados como vehículos de movilidad sustentable fabricados por fabricantes registrados en el registro creado por el artículo 24, gozarán del siguiente tratamiento impositivo, según los límites del cronograma de aplicación dispuesto en el artículo 4 en tanto corresponda, con arreglo a lo establecido en el presente capítulo y en las formas y condiciones que establezca la reglamentación.

ARTÍCULO 18°:–°:–**Bono Verde eBUS** - Podrán ser acreedores de un bono de crédito fiscal eBUS por hasta el diez por ciento (10%) del precio del autobús caracterizado como vehículo de movilidad sustentable, sin impuestos, gastos financieros u otros cargos, neto de rebajas, descuentos o bonificaciones, que surja del respectivo comprobante de facturación autorizado por la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), cuando se trate de bienes producidos al amparo del registro instituido por el artículo 24, al momento de la realización de la compraventa de autobuses en el mercado interno.

Los beneficiarios podrán solicitar los respectivos bonos verdes de crédito fiscal eBUS, por intermedio de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía, con arreglo a lo que determine la reglamentación.

Los bonos verdes de crédito fiscal e-BUS serán nominativos y transferibles a terceros hasta tres veces. 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, 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.

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 artículo 8°, de modo que el comportamiento económico aplicable a la operatoria pueda resultar favorable a la renovación por vehículos de movilidad sustentable.

ARTÍCULO 20°:– **Sujetos no Alcanzados**- En el caso de las flotas del Servicio Público de Transporte Automotor de Pasajeros urbanos y suburbanos no alcanzadas por lo previsto en el artículo 8°, el Ministerio de Transporte de la Nación, en coordinación con las autoridades provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, velarán 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 determine la reglamentación.

## **Capítulo VI**

### **A LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA NACIONAL**

ARTÍCULO 21°:–**Adquisiciones**- El Poder Ejecutivo Nacional procurará que las provisiones del artículo 9 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 Nacional Modificación**- Incorpórese como Artículo 15 bis de la Ley de Compre Argentino y Desarrollo de Proveedores, Ley 27.437, modificatorias y reglamentarias, el siguiente: “Artículo 15 bis: Cuando en las provisiones de adquisición de bienes se refieran al cumplimiento de los objetivos de sustitución de flota vehicular por Vehículos de Movilidad Sustentable se podrá triplicar 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 sustentables que adquiera la Administración Pública Nacional fabricados por los sujetos al amparo del registro creado por artículo 24, serán alcanzados por los beneficios del capítulo IV.

## **TÍTULO III**

### **DE LOS BENEFICIOS A LOS PROVEEDORES DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE**

## **Capítulo VII**

### **DEL REGISTRO NACIONAL DE FOMENTO A LA MOVILIDAD SUSTENTABLE**

ARTÍCULO 24°:– **Registro Creación**- Crease el Registro Nacional de Fomento de la Movilidad Sustentable (RENFOMS) en el ámbito del Ministerio de Desarrollo Productivo, al cual deberán solicitar su inscripción quienes manifiesten interés en acceder al régimen creado por el artículo 3 y sus beneficios.

ARTÍCULO 25°: – **Acceso y Criterios de Evaluación**- La autoridad de aplicación deberá establecer un método para la evaluación de la pertinencia y la clasificación de los proyectos de inversión productiva de bienes y servicios a ser incluidos en el registro nacional de fomento de la movilidad sustentable (RENFOMS). Así mismo, diseñará un sistema de calificación que determine la procedencia y, de corresponder, el grado y cuantificación de los beneficios señalados en los incisos 2 y 3 del artículo 29 y 2 y 3 del artículo 30 por los cuales aplicaren, en base a los siguientes criterios:

1. El efecto neto positivo de balanza comercial externa que el proyecto, considerado integralmente, se comprometa a producir, valorado al cuarenta por ciento (40%);
2. El avance 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 el Instituto Nacional de la Movilidad Sustentable creado por artículo 64, o con empresas, instituciones, universidades u organismos de la Administración Pública dedicados a la investigación y desarrollo en disciplinas afines a la movilidad sustentable, valorados en conjunto, al treinta por ciento (30%);
3. La cantidad de puestos de trabajo directos que el proyecto creé, con énfasis en aquellos de alta calificación, valorado al diez por ciento (10%);

4. La propuesta de emplazamiento en región de menor desarrollo tecnológico relativo dentro del Territorio Nacional, valorado al diez por ciento (10%);
5. La existencia y cumplimiento de programas de desarrollo de proveedores nacionales, de la denominada Industria 4.0, de la denominada economía circular, valorados conjuntamente al diez por ciento (10%).

La autoridad de aplicación dispondrá de los medios para promover la transparencia de sus determinaciones, así como de las respectivas auditorias del cumplimiento de metas y objetivos de los criterios, las cuales estarán a cargo de los beneficiarios, y para lo cual podrá requerir y designar la asistencia de otros organismos.

**ARTÍCULO 26°:– 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 del proyecto oportunamente registrado, desvíos incurridos y causas de los mismos. La autoridad de aplicación podrá establecer el cumplimiento de requisitos adicionales para subsanar dichos desvíos, evaluar la responsabilidad del beneficiario en ello, informar respecto de nuevas fronteras tecnológicas de interés; así como para administrar altas, bajas o modificaciones de los beneficiarios. Su decisión será inapelable.

## **Capítulo VIII DE LOS BENEFICIOS**

**ARTÍCULO 27°:– Beneficiarios-** Los sujetos que se acojan al régimen creado por artículo 3, por sus inversiones en plantas nuevas o por ampliaciones de plantas existentes, destinadas al desarrollo y fabricación de vehículos de movilidad sustentable, 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 y/o equipamiento auxiliar de electromovilidad, y se inscriban en el registro creado en el artículo 24 deberán acreditar la inversión realizada o proyecto de inversión ante la autoridad de aplicación y serán elegibles como beneficiarios del régimen de tratamiento fiscal transitorio que se detalla en el presente capítulo, con arreglo a las previsiones del artículo 4 en tanto corresponda, y las disposiciones y reglamentación correspondiente, toda vez que tengan principio efectivo de ejecución antes del 31 de diciembre de 2040.

El tratamiento fiscal se aplicará 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 para la producción de los vehículos de movilidad sustentable que se definen en el artículo 10.

**ARTÍCULO 28°:– Beneficios fiscales generales-** Los sujetos que resulten alcanzados por el presente régimen podrán obtener la devolución anticipada del Impuesto al Valor Agregado correspondiente a los bienes y servicios detallados en el segundo párrafo del artículo 27, incluidos en el proyecto de inversión propuesto y ejercer la amortización acelerada de estos en el Impuesto a las Ganancias, t.o. en 2019 y sus modificaciones, con las particularidades que se establecen a continuación y lo que determine la reglamentación:

1. El beneficio de la devolución anticipada del Impuesto al Valor Agregado, se hará efectivo luego de transcurrido como mínimo un (1) y hasta tres (3) períodos fiscales contado a partir de aquél en el que se hayan realizado las respectivas inversiones y se aplicará

respecto del que fuere imputado a los beneficiarios por las inversiones que realicen hasta la conclusión de sus obras, dentro de los plazos previstos para la puesta en marcha productiva y comercialización que comprometieron oportunamente, al darse de alta en el registro creado por artículo 24.

Cuando los bienes a los que se refiere el párrafo anterior se adquieran 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 periodos fiscales desde que se haya ejercido la citada opción.

2. Respecto del beneficio de la amortización acelerada en el Impuesto a las Ganancias, t.o. en 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 inmediato posterior a la puesta en marcha, 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 entre 50% y 80% de la estimada, según reglamente la autoridad de aplicación en base a la oportunidad de ejecución;
  - b) Y en bienes muebles amortizables adquiridos, elaborados, fabricados o importados en dicho período, entre dos (2) y cinco (5) cuotas anuales, iguales y consecutivas, según reglamente la autoridad de aplicación en base a la oportunidad de ejecución;

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 19.550 y sus modificatorias, los beneficiarios del presente régimen podrán deducir las pérdidas de la sociedad los intereses y las diferencias de cambio originados por la financiación de los proyectos o ampliaciones promovidas.

**ARTÍCULO 29°:– Beneficios a Terminales (OEM)-** Los sujetos que se acojan al régimen creado por el artículo 3 por sus inversiones en plantas nuevas o por las ampliaciones de plantas existentes, destinadas a la producción de vehículos de movilidad sustentable (fabricantes de equipo original OEM) como los definidos en los incisos 1, 2, 3 4 y 5 del artículo 10 de la presente Ley, con inscripción vigente en el registro del artículo 24 y arreglo a lo señalado en el artículo 27, serán elegibles para los siguientes beneficios:

1. La totalidad de los beneficios citados en el artículo 28.
2. Un certificado de crédito fiscal "A" por un valor equivalente de hasta el cincuenta por ciento (50%) sobre las contribuciones patronales sobre la nómina salarial 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, correspondientes al cumplimiento de los criterios enumerados en los incisos del 1. al 4. del artículo 25, según la metodología que la autoridad de aplicación determine.

3. Un certificado de crédito fiscal "B" por un valor equivalente de hasta el diez por ciento 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 partes, piezas, sistemas, conjuntos y subconjuntos alcanzadas por las definiciones del Artículo 16 de la Ley de Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino (Ley 27.263), que sean incorporadas durante el año calendario bajo evaluación y se acredite el cumplimiento de las metas que hubiere comprometido al respecto, según el inciso 5. del artículo 25.

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, en tanto que sus resoluciones serán inapelables.

Los beneficiarios podrán solicitar los respectivos certificados de crédito fiscal, por intermedio de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía, una vez que los proyectos de inversión hayan entrado en fase de comercialización, con arreglo a la reglamentación.

Los certificados de crédito fiscal "A" y "B" serán nominativos y transferibles a terceros por única vez. Podrán ser utilizados por los sujetos beneficiarios o los cesionarios para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto de impuestos nacionales a cargo de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), en carácter de saldo de declaración jurada y anticipos, así como de contribuciones patronales al sistema de seguridad social sobre la nómina salarial 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). 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.

A los fines del otorgamiento de los certificados de crédito fiscal se deberá fijar un cupo fiscal, el que será distribuido sobre la base de los criterios y las condiciones que al efecto establezca la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 30°:– **Beneficios a otros Fabricantes**- Los sujetos que se acojan al régimen creado por el artículo 3 por sus inversiones en plantas nuevas o por las ampliaciones de plantas existentes destinadas al desarrollo y fabricación de autopartes para vehículos de movilidad sustentable (inciso 6 del artículo 10), equipamiento auxiliar de la movilidad sustentable (inciso 7 del artículo 10), partes de conversión de la movilidad sustentable (inciso 8 del artículo 10), combustible sustentable (inciso 9 del artículo 10) 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 y cuenten con inscripción vigente en el registro del artículo 24 y arreglo a lo señalado en el artículo 27, serán elegibles para los siguientes beneficios:

1. La totalidad de los beneficios citados en el artículo 28.
2. Un certificado de crédito fiscal "C" por un valor equivalente de hasta el ciento por ciento (100%) sobre las contribuciones patronales sobre la nómina salarial 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, en mérito al cumplimiento de los criterios enumerados en el artículo 25, según la metodología que la autoridad de aplicación determine.
3. Un certificado de crédito fiscal "D" a ser aplicado como prefinanciación de derechos de exportación por un valor equivalente del diez por ciento (10%) sobre el monto efectivo de ventas anuales de las realizadas en el mercado interno o del 2% para el caso de combustible sustentable según definido en el inciso 9 del artículo 10, en mérito al cumplimiento de las metas que hubiere comprometido al respecto, según el inciso 5. del artículo 25, según la metodología que la autoridad de aplicación determine.

Los certificados de crédito fiscal "C" y "D" serán nominativos, pudiendo ser transferido a terceros hasta dos veces.

Podrán ser utilizado por los sujetos beneficiarios o los cesionarios para el pago de la totalidad de los montos a abonar en concepto de impuestos o derechos nacionales cuyo cobro está a cargo de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía en carácter de saldo de declaración jurada y/o anticipos o de contribuciones patronales al sistema de seguridad social, sobre la nómina salarial 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), 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 fiscales, 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 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.

A los fines del otorgamiento de los certificados de crédito fiscal se deberá fijar un cupo fiscal, el que será distribuido sobre la base de los criterios y las condiciones que al efecto establezca la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 31°:– **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 de inversión productiva señalados en el artículo 25 y será responsable por su evaluación y sus resoluciones serán inapelables y, junto a la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), entidad autárquica en el ámbito del Ministerio de Economía el marco de sus respectivas competencias, regularán las formas y condiciones de emisión, registración y utilización de los certificados de crédito fiscal.

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 1,5% 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

## TÍTULO IV DE LAS SANCIONES E IMPEDIDOS

### Capítulo IX DE LOS INCUMPLIMIENTOS Y PENALIDADES

ARTÍCULO 32°: – **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 33°: – **Falta Leve, Definición-** Serán consideradas faltas leve: 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 cotos y/o desembolsos por parte del Estado Nacional.

ARTÍCULO 34°:– **Falta Grave, Definición**- Serán consideradas faltas graves:

1. Omisión 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 y/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 35°:– **Falta Leve Efecto**- Ante falta leve, la autoridad de aplicación podrá aplicar, previa intimación, las sanciones previstas en los incisos 1. y 2. del artículo 32. La aplicación podrá hacerse de forma conjunta o alternativa, no pudiendo el monto de la multa prevista en el inciso 2. del artículo 32 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 36°:– **Falta Grave Efecto**- Ante falta grave, la autoridad de aplicación podrá aplicar, de forma conjunta o alternativa, las sanciones previstas en los incisos 2, 3, 4 y 5 del artículo 32. 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 37°: – **Indicio Grave Efectos**- Sin perjuicio de las sanciones que pudieren corresponder por aplicación del artículo 36, 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.

## **Capítulo X DE LOS IMPEDIDOS**

ARTÍCULO 38°:– **Impedidos**:- Estarán impedidos de acogerse al tratamiento dispuesto por el régimen instituido por el artículo 3, los sujetos detallados en el título III que se hallen en alguna de las siguientes situaciones:

1. 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.
2. Querellados o denunciados penalmente por la entonces Agencia Federal de Ingresos Públicos con fundamento en la Ley 23.771 y modificatorias o Ley 24.769 y sus modificaciones, cuando se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio, antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto.
3. Denunciados formalmente, o querellados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros, cuando se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio, antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto.
4. Las personas jurídicas —incluidas las cooperativas — en las cuales, según corresponda, sus socios, administradores, directores, síndicos, miembros de consejo de vigilancia,

consejeros o quienes ocupen cargos equivalentes en las mismas, hayan sido denunciados formalmente o querrelados penalmente por delitos comunes que tengan conexión con el incumplimiento de sus obligaciones tributarias o la de terceros, a cuyo respecto se haya formulado el correspondiente requerimiento fiscal de elevación a juicio antes de emitirse la disposición aprobatoria del proyecto.

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 V DISPOSICIONES GENERALES

### Capítulo XI DISPOSICIONES TEMPORARIAS Y PERMANENTES

ARTÍCULO 39°:– **Autoridades De Aplicación**- Será autoridad de aplicación la Secretaría de Industria, Economía del Conocimiento y Gestión Comercial Externa, a excepción del capítulo V, que a tal efecto será la Secretaría de Gestión del Transporte.

ARTÍCULO 40°:– **Uso De La Vía Pública**- El Poder Ejecutivo Nacional, por intermedio del Ministerio de Transporte de la Nación 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 41°:– **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 42°:– **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 43°:– **Educación Técnica**- El Ministerio de Educación de la Nación 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 44°:– **Etiquetado**- El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable 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 CO<sub>2</sub> 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 45°:–**Reconversiones**- La autoridad de aplicación velará por el establecimiento de requisitos de procedimiento para la reconversión de vehículos propulsados a motor de combustión interna a vehículos de movilidad sustentable y respecto de la operación de los mismos, en resguardo de la seguridad de sus propietarios, conductores y terceros.

ARTÍCULO 46°: – **Seguros**- El Poder Ejecutivo 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 10, 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 47°:– **Disposición y Tratamiento de Acumuladores**- La autoridad de aplicación gestionará, junto al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable y otras áreas pertinentes, 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.

## **Capítulo XII**

### **DE LOS LÍMITES DE LOS BENEFICIOS**

ARTÍCULO 48°:– **Principio de Ejecución**- Se entenderá que existe principio efectivo de ejecución cuando se hayan realizado erogaciones de fondos asociados al proyecto por un monto no inferior al quince por ciento (15%) de la inversión total prevista, siempre que las mismas no alcanzaran tal proporción antes de los doce meses previos a la vigencia de la presente ley y hasta el día previo al 31 de diciembre de 2040, inclusive. La acreditación del principio efectivo de ejecución del proyecto se efectuará mediante declaración jurada ante la autoridad de aplicación, en las condiciones que establezca la reglamentación.

ARTÍCULO 49°:– **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 50°:– **Denegatoria**- La autoridad de aplicación podrá otorgar o denegar los beneficios instituidos en los títulos II y III por hasta la totalidad del proyecto de inversión presentado.

**TÍTULO VI**  
**DE LAS INSTITUCIONES PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD**  
**SUSTENTABLE**

**Capítulo XIII**  
**DEL FONDO FIDUCIARIO PARA EL DESARROLLO DE LA MOVILIDAD**  
**SUSTENTABLE**

ARTÍCULO 51°:– **Fondo Creación-** Créase el Fondo Fiduciario Público denominado Fondo Fiduciario para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable (FoDeMS), que se conformará como un fideicomiso de administración y financiero en los términos del Código Civil y Comercial de la Nación, rigiendo en todo el territorio de la República Argentina con los alcances y limitaciones establecidos en la presente ley y las normas reglamentarias que en su consecuencia dicte el Poder Ejecutivo.

ARTÍCULO 52°: – **Objeto-** El FoDeMS tendrá por objeto la aplicación de los bienes fideicomitidos al otorgamiento de préstamos y/o la realización de aportes de capital y/o 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 53°: – **Autoridades-** Designase al Estado Nacional, a través del Ministerio de Desarrollo Productivo, como fiduciante y fideicomisario del FoDeMS y al Banco de Inversión y Comercio Exterior como fiduciario.

ARTÍCULO 54°:– **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. Facúltase al Poder Ejecutivo Nacional a extender la vigencia del FoDeMS por períodos adicionales de cinco (5) años por hasta dos (2) períodos consecutivos.

ARTÍCULO 55°:– **Beneficiarios-** Serán beneficiarias las personas físicas domiciliadas en la República Argentina y las personas jurídicas constituidas en la República Argentina que sean titulares de un desarrollo productivo o proyecto de inversión en los términos del título III, o las personas jurídicas o humanas propietarias de uno o más vehículos de movilidad sustentable según el alcance definido en el título II.

ARTÍCULO 56°:– **Gobierno-** Constitúyase el comité ejecutivo del FoDeMS, el cual será integrado por el(la) Secretario(a) de Industria, Economía del Conocimiento y Gestión Comercial Externa, dependiente del Ministerio de Desarrollo Productivo, el(la) Secretario(a) de Gestión del Transporte, dependiente del Ministerio de Transporte y el(la) presidente(a) del Banco de Inversión y Comercio Exterior BICE, quienes podrán designar miembro suplente con rango no menor al de subsecretario/a o directora/o, según el caso. Facúltase al Comité Ejecutivo a aprobar el Contrato de Fideicomiso, dentro de los treinta (30) días de la publicación de la presente ley en el Boletín Oficial

ARTÍCULO 57°:– **Patrimonio e Ingresos-** El FoDeMS contará con un patrimonio constituido por los siguientes bienes:

1. Recursos destinados a la 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.

2. Los fondos que pudiesen provenir del aporte determinado por el artículo 58,
3. Los recursos que se asignen de las modificaciones introducidas por los artículos 75 y 76, que el Poder Ejecutivo determine,
4. El recupero del capital e intereses de las financiaciones otorgadas.
5. Los dividendos o utilidades percibidas por la titularidad de acciones o participaciones y los ingresos provenientes de su venta.
6. El producido de sus operaciones, la renta, frutos e inversión de los bienes fideicomitidos y de los bienes adquiridos mediante estos.
7. Los ingresos obtenidos por emisión de valores fiduciarios que emita el fiduciario por cuenta del FoDeMS. A tales efectos, el FoDeMS podrá solicitar el aval del Tesoro Nacional en los términos que establezca la reglamentación.
8. Aportes, contribuciones o donaciones y obtención de los denominados Bonos Verdes u otras formas de valuación internacional de mejoras cuantificadas en cuanto emisiones.
9. Las regalías y los flujos de estas y del producido de patentes, royalties, derechos intelectuales y de autor y otros bienes intangibles que surjan del conocimiento producido por el Instituto Nacional de la Movilidad Sustentable creado por Capítulo XIV.
10. El producido por las multas y accesorias del inciso 2 del artículo 32.

Instrúyese al Jefe de Gabinete de Ministros para que disponga las adecuaciones presupuestarias pertinentes, a través de la reasignación de partidas del Presupuesto Nacional, a los efectos de poner en ejecución lo dispuesto por la presente

**ARTÍCULO 58°:– *Aporte***- Los beneficiarios del régimen comprendidos por los títulos II y III podrán ser pasibles de un aporte anual 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, por razones presupuestarias, el fiduciario lo estime pertinente y oportuno.

**ARTÍCULO 59°:– *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 25 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 para darlos en alquiler o alquiler con opción a compra con el fin de apoyar el transporte automotor de pasajeros;
5. Becar estudiantes de carreras y especialidades afines en instituciones nacionales y/o internacionales.
6. 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.
7. Aportar al sostenimiento del Instituto de Movilidad Sustentable.
  8. 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 c) solamente a aquellos proyectos que acrediten el porcentaje de integración nacional, según calificación que otorgue la autoridad de aplicación.

**ARTÍCULO 60:º – 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 Bancarios y Otras Operatorias no resultando de aplicación, en este caso, lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 2º de la Ley 25.413 y sus modificaciones.

**ARTÍCULO 61:º – Autoridad de Aplicación del FoDeMS-** La autoridad de aplicación del FoDeMS será designada por el Poder Ejecutivo, 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 62:º – Contrato-** Facúltese al Ministerio de Desarrollo Productivo a aprobar el Contrato de Fideicomiso, dentro de los treinta (30) días de la publicación de la presente ley en el Boletín Oficial.

**ARTÍCULO 63:º – Suscripción Del Contrato-** Facúltese al Ministro de Desarrollo Productivo o a quien este designe en su reemplazo, a suscribir el Contrato de Fideicomiso con el fiduciario.

## **CAPÍTULO XIV**

### **DEL INSTITUTO NACIONAL DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE**

**ARTÍCULO 64:º – Creación-** Créase el Instituto Nacional de la Movilidad Sustentable como organismo descentralizado del Estado Nacional, dependiente del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, con autarquía administrativa y funcional.

**ARTÍCULO 65:º – Objeto-** El Instituto Nacional de la Movilidad Sustentable tendrá como objeto diseñar, desarrollar y promover la investigación, desarrollo e innovación científica, tecnológica, productiva y prospectiva en el campo de la movilidad sustentable, promover la participación público-privada en ello, así como de las disciplinas relacionadas a toda la cadena de valor que ella involucra.

ARTÍCULO 66°:– **Autoridades**- El gobierno y administración del Instituto Nacional de la Movilidad Sustentable estará a cargo de un Directorio integrado por un Presidente y seis vocales, que se desempeñarán con carácter “ad honorem”. Dos de los vocales serán designados por cámaras representativas de la actividad privada, uno por las universidades nacionales, uno por la Agencia Nacional de Promoción de la Investigación, el Desarrollo Tecnológico y la Innovación, uno por la Secretaría de Industria, Economía del Conocimiento y Gestión Comercial Externa y uno por la Secretaria de la Pequeña y Mediana Empresa y los Emprendedores, en tanto que el Presidente será designado por el Ministerio de Ciencia Tecnología e Innovación, con responsabilidades y atribuciones equivalentes a la de Director Nacional. Se promoverán designaciones adecuadas en términos de género, federalismo, idoneidad y antecedentes en el sector.

ARTÍCULO 67°:– **Funciones**- El Instituto Nacional de la Movilidad Sustentable tendrá por funciones diseñar, ejecutar y promover programas e instrumentos promocionales en el ámbito de su objeto. Recibirá y administrará fondos provenientes del Fondo para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable (FoDeMS) y será responsable por la ejecución de los mismos a los fines de su funcionamiento y para adjudicarlos, a través de evaluaciones, concursos, licitaciones y/o mecanismos transparentes equivalentes, a proyectos que se destinen al objeto indicado en el artículo 65°.

ARTÍCULO 68°:– **Financiamiento**- Los fondos para el financiamiento del Instituto Nacional de la Movilidad Sustentable serán aportados por el fondo creado por artículo 51. El presidente del Instituto Nacional de la Movilidad Sustentable junto a la autoridad de aplicación de aquel fondo determinarán el presupuesto anual requerido para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de sus objetivos.

## TÍTULO VII

### DE LA INFRAESTRUCTURA ELÉCTRICA

#### Capítulo XV

#### DEL ACCESO Y COMERCIALIZACIÓN DE ENERGÍA PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

ARTÍCULO 69°:–**Comercializador** – Las personas humanas o jurídicas que manifiesten interés frente a la respectiva autoridad de competencia, podrán solicitar ser reconocidos como actores del Mercado Eléctrico Mayorista ante la Secretaria de Energía del Ministerio de Economía a los fines de participar como comercializadores exclusivamente para el desarrollo de la movilidad sustentable nacional.

ARTÍCULO 70°:–**Régimen Grandes Usuarios**- Los sujetos detallados en los artículos 17 y 20, así como aquellas personas humanas o jurídicas que se inscriban en el registro del artículo 24, que manifiesten su interés ante la Secretaria 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 71°:–**Condiciones y Precio**- Quienes optaren por solicitar y obtener los accesos al Mercado Eléctrico Mayorista, a los fines señalado en los artículos 69 y 70 quedaran 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 72°:– 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 VIII**

### **DE LAS DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

#### **Capítulo XVI**

#### **DE LAS DISPOSICIONES EN APOYO A LA MOVILIDAD SUSTENTABLE**

**ARTÍCULO 73°:– Derechos de Importación-** El Poder Ejecutivo Nacional, en los ámbitos que considere necesario, podrá llevar adelante acciones tendientes a establecer un esquema de derechos de importación extrazona en favor de facilitar las actividades inscriptas en el registro del artículo 24. En caso de los beneficiarios del capítulo VIII, por partes y vehículos de movilidad sustentable que importen, las eventuales reducciones del arancel extrazona por debajo del régimen general se extenderá por hasta doce (12) meses desde la sanción de la presente, prorrogables por igual período.

**ARTÍCULO 74°:– Decreto N° 331/2017 Abrogación-** Abrogase el Decreto N°331 del 11 de mayo de 2017, sus modificatorias

**ARTÍCULO 75°:– Impuestos a los combustibles líquidos y al CO<sub>2</sub>. Modificación-** 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 ley.

**ARTÍCULO 76°: – Ley De Impuestos Internos Modificación-** En el caso de los bienes comprendidos en los incisos a), b), c) y d) del Artículo 38° de la Ley de Impuestos Internos, texto sustituido por la Ley 24.674 y sus modificaciones, si estos son propulsados por motores de combustión interna deberán adicionar al gravamen que les corresponda ingresar en los términos del artículo 39 de esa ley, una alícuota de uno con cinco por ciento (1,5%) adicional, con destino al Fondo Fiduciario para el Desarrollo de la Movilidad Sustentable”.

#### **Capítulo XVII**

#### **DE LAS DISPOSICIONES FINALES**

**ARTÍCULO 77°: – Presupuesto Previsión-** Instrúyase al Jefe de Gabinete de Ministros para que prevea anualmente el cupo fiscal que demande el régimen creado por el artículo 3 y 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 78°: - Vehículos de Motor de combustión interna Prohibición** - Prohíbese la fabricación de vehículos que funcionen propulsados exclusivamente por motor de combustión interna a partir de la finalización del régimen creado por artículo 3 de la presente ley, desde el 1 de enero del año 2041, salvo aquellas aplicaciones que por razones técnicas la Autoridad de Aplicación determine que no puedan ser reemplazadas por vehículos de movilidad sustentable.

**ARTÍCULO 79°: - 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 80°:- Plazo para la reglamentación-** El Poder Ejecutivo Nacional, dentro de los noventa (90) días de promulgada la presente ley deberá proceder a dictar su reglamentación y elaborará y pondrá en marcha un programa de promoción de la movilidad sustentable, dentro de los sesenta (60) días siguientes.

**ARTÍCULO 81°:** Comuníquese al Poder Ejecutivo.