



PROYECTO DE LEY

Régimen de Fomento para el Desarrollo y Utilización de Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenible

NOTA DE PRESENTACIÓN

Señor Presidente de la Honorable Cámara de Diputados Dr. Emilio Monzó: los abajo firmantes, miembros de la **Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos (AAVEA)**, entidad de bien público legalmente constituida y organización intermedia de **participación ciudadana**; humildemente elevamos este proyecto de ley a los señores legisladores, basado en más de 4 años de análisis y compilación de antecedentes normativos nacionales e internacionales, sumados a las actividades y experiencias locales ya en marcha de los profesionales, trabajadores, estudiantes, científicos y empresarios desde pequeñas hasta grandes empresas y otros entusiastas; que convergemos en esta asociación **multipartidaria y multisectorial**, para contribuir a crear el marco legal necesario para fomentar un **potente y sostenible desarrollo industrial** de estos vehículos, sus componentes y sistemas relacionados en el país, que mediante una reconversión temprana como la propuesta, permitiría reposicionarnos y liderar en Latinoamérica, la industria automotriz de esta nueva era, que ya ha comenzado a nivel mundial.

El proyecto es obviamente perfectible, en especial desde la técnica legislativa, pues somos una simple ONG; por lo que quedamos a disposición para **perfeccionarlo en conjunto con a los señores legisladores**, de todos los bloques, las comisiones legislativas, o quién corresponda. Proyecto que además iremos actualizando con las contribuciones y sugerencias que vayamos recibiendo desde otros actores de la sociedad, luego de esta presentación en el Congreso y posterior divulgación pública del mismo.

Por estas razones y las expresadas en detalle en los Fundamentos, esperamos que el Señor Presidente, los Señores Diputados y comisiones correspondientes; tengan a bien tomar en consideración el presente proyecto; y quedamos a su disposición para aclarar cualquier duda sobre el mismo así como para trabajar con los legisladores en su mejoramiento y/o integración con otros proyectos que existieran.

INDICE

NOTA DE PRESENTACIÓN	1
TITULO I. DISPOSICIONES GENERALES	3
CAPÍTULO 1. OBJETO, ALCANCE, E INTERÉS.....	3
CAPÍTULO 2. PRINCIPIOS RECTORES Y DEFINICIONES GENERALES.....	3
CAPÍTULO 3. AMBITO Y AUTORIDAD DE APLICACIÓN	4
TITULO II. TRÁNSITO, SEGURIDAD VIAL Y AMBIENTAL.....	5
CAPÍTULO 4. CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS Y EXCEPCIONES.....	5
CAPÍTULO 5. LICENCIAS DE CONDUCIR	5
CAPÍTULO 6. LICENCIAS DE CONFIGURACIÓN DE MODELO	5
CAPÍTULO 7. REQUISITOS DE SEGURIDAD, AMBIENTALES Y OTROS.....	5
Sección A. Requisitos de Seguridad, Documentación y Equipamiento Vehicular Exigible	5
Sección B. Recursos Materiales y Energéticos: Sustentabilidad, Eficiencia y Equidad Intergeneracional...	6
Sección C. Residuos Perjudiciales para Salud, Ambiente o Economía Social, Actual o Futura.....	6
Sección D. Consideraciones Especiales.....	6
TITULO III. FONDO, INFRAESTRUCTURA, PLANES Y PROMOCIONES	7
CAPÍTULO 8. FONDO, PRESUPUESTO Y DISTRIBUCIÓN	7
CAPÍTULO 9. MEDIDAS DE PROMOCIÓN	7
Sección A. Promover una Oferta, hacia Desarrollo Nacional Sostenible	8
Sección B. Promover la Demanda, hacia Desarrollo Nacional Sostenible.....	9
Sección C. Promover un Uso, hacia Desarrollo Nacional Sostenible.....	10
Sección D. Otras Medidas	10
CAPÍTULO 10. INFRAESTRUCTURA DE CARGA.....	10
CAPÍTULO 11. ESTUDIOS, ESTADÍSTICAS E INFORMACIÓN PÚBLICA.....	11
CAPÍTULO 12. ETIQUETA DE SUSTENTABILIDAD VEHICULAR.....	11
CAPÍTULO 13. PLAN NACIONAL	12
CAPÍTULO 14. ADHESIÓN PROVINCIAS Y MUNICIPIOS	15
TITULO IV. DISPOSICIONES FINALES	15
CAPÍTULO 15. ANEXOS, DEROGACIONES Y REGLAMENTACIÓN.....	15
ANEXOS.....	16

ANEXO 1: PRINCIPIOS RECTORES	16
ANEXO 2: DEFINICIONES GENERALES.....	18
ANEXO 3: AUTORIDAD DE APLICACIÓN	22
ANEXO 4: CATEGORÍAS VEHICULARES	24
ANEXO 5: LICENCIAS DE CONDUCIR.....	28
ANEXO 6: ETIQUETA DE SUSTENTABILIDAD VEHICULAR	30
ANEXO 7: ADHESIÓN PROVINCIAS Y MUNICIPIOS.....	32
FUNDAMENTOS	33
ANTECEDENTES.....	38
FIRMAN.....	39
INFORMACIÓN DE CONTACTO	39

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación, sancionan con fuerza de Ley el siguiente:

Régimen de Fomento para el Desarrollo y Utilización de Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenible

TITULO I. DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO 1. OBJETO, ALCANCE, E INTERÉS

ARTÍCULO 1 - **OBJETO**. Establecer un **marco** legal, económico y de difusión pública; que promueva progresivamente la **producción, comercialización y utilización** masiva de vehículos **eléctricos** y otras alternativas o **sistemas de movilidad**; que impliquen un **impacto positivo** o al menos **sostenible** incluyendo **externalidades**, sobre la **economía social** y **calidad de vida** a través del **tiempo**. Esto en particular respecto de los **materiales y energías** que los vehículos, sus componentes y/o sistemas asociados; consuman como **recursos** o emitan como **residuos** desde su fabricación y a lo largo de su **ciclo de vida**. Cumpliendo así para este sector con los derechos y deberes que emanan del Art. 41 de la **Constitución Nacional** Argentina, y los principios y presupuestos mínimos de los Art. 4 y 6 de la Ley N° 25.675 del **Ambiente y el Desarrollo Sostenible**; al tiempo de promover las inversiones, fabricación, compra y exportación de estos vehículos y autopartes nacionales.

ARTÍCULO 2 - **ALCANCE**. Se consideraran comprendidos dentro del objeto y régimen promocional establecido por la presente:

- 1) **Los vehículos eléctricos y otros alternativos** a los que funcionan exclusivamente con motor de combustión interna alimentado mayoritariamente por combustibles fósiles; en particular los que además utilicen energías renovables y economía circular de materiales desde su fabricación. Esto incluye **todas las categorías** vehiculares, sea que circulen por la **vía pública como fuera de ella**, como también aquellos pequeños vehículos eléctricos que por su baja velocidad, potencia u otras características; hayan sido **exceptuados** del tratamiento como vehículo motorizado; así como otros que atendiendo a la evolución tecnológica pueda agregar la autoridad de aplicación.
- 2) **Los componentes**, repuestos, kits de conversión o de extensión de autonomía, baterías o dispositivos de acumulación o generación de energía a bordo; y otros sistemas asociados total o parcialmente con los vehículos mencionados en inciso anterior, que determine oportunamente la autoridad de aplicación.
- 3) **La infraestructura de carga** de los vehículos mencionados más arriba, así como los equipamientos, accesorios y repuestos necesarios para conformarla, tanto en el orden domiciliario o privado, como en los sistemas de carga públicos o semipúblicos.
- 4) **Los equipos para generación y/o acumulación** de electricidad, hidrógeno u otros vectores energéticos, producidos preferentemente desde fuentes renovables, cuando estén **dedicados principalmente** a abastecer o compensar la fabricación o el consumo de los vehículos e infraestructura mencionados en los incisos anteriores.
- 5) **Los equipamientos**, máquinas y herramientas específicamente utilizados **para la fabricación**, reparación o **mantenimiento**, así como el **reciclado** y tratamiento o disposición final; u otros servicios relacionados con los vehículos mencionados en el primer inciso de este artículo.

ARTÍCULO 3 - **DECLARACIÓN DE INTERÉS**. Se declara de interés Nacional, a los **vehículos híbridos, eléctricos, a celdas de combustible u otras motorizaciones** alternativas, sus **componentes**, infraestructura de **carga** y demás sistemas de **movilidad sostenible**, mencionados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma.

CAPÍTULO 2. PRINCIPIOS RECTORES Y DEFINICIONES GENERALES

ARTÍCULO 4 - **PRINCIPIOS RECTORES**. La interpretación y aplicación de la presente, su reglamentación y toda otra norma a través de la cual se regulen las políticas vinculadas con la producción, utilización y reciclado o disposición final de vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas asociados mencionados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma; estará sujeta al cumplimiento de los **Principios Rectores de la Política sobre Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenible** detallados en el **ANEXO 1**; y no podrá implicar el conculcamiento de tales principios.

ARTÍCULO 5 - **DEFINICIONES**. A los fines de facilitar la interpretación e implementación de la presente norma y correlacionadas, de remover obstáculos para vehículos y sistemas de movilidad alternativos a los convencionales, y de apoyar la innovación y diversidad tecnológicas en el proceso; se adoptan las definiciones detalladas en el **ANEXO 2: “Definiciones Generales”**; las que también reemplazarán para garantizar la coherencia normativa, las mencionadas en las “**definiciones**” del Artículo 5 de la Ley Nacional N° 24.449-1994 de Tránsito y normativa correlacionada.

ARTÍCULO 6 - **ACTUALIZACIÓN DEL ANEXO**. Atendiendo a la evolución tecnológica el Anexo mencionado en el artículo anterior, **podrá ser actualizado** por la autoridad de aplicación, **siempre y cuando** las actualizaciones se enmarquen en los **Principios Rectores** y el espíritu de mayor promoción a lo más sostenible, de la presente norma.

CAPÍTULO 3. AMBITO Y AUTORIDAD DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 7 - **ÁMBITO**. Será ámbito de aplicación de la presente norma el territorio sujeto a jurisdicción nacional, invitándose a adherir a la misma a las provincias y municipios.

ARTÍCULO 8 - **AGENCIA**. Créase la “**Agencia Nacional para el Desarrollo de los Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenible**” (ANDeVEMoS) organismo descentralizado en el ámbito del **Ministerio de Producción** y apoyado por un órgano de **coordinación interministerial**, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y privado. Corresponderá a ese Ministerio la dirección estratégica de la Agencia y la evaluación de los resultados en la materia; debiendo coordinar con otros ministerios y organismos del Estado según los mecanismos establecidos más abajo, las políticas de la misma. Tendrá su **domicilio en la Capital** de la República y podrá constituir **Delegaciones en el interior** del país que dependerán en forma directa de la misma.

ARTÍCULO 9 - **AUTORIDAD, MISIONES Y FUNCIONES**. La Agencia creada por el artículo anterior será la Autoridad de Aplicación a nivel nacional de la presente norma. La misión primaria de la Agencia, es promover en el País la **reconversión industrial**, el **consumo y/o utilización** y el **adecuado tratamiento o disposición final**; de vehículos **eléctricos** y otras **alternativas** o **sistemas** de movilidad; sostenibles para la **economía** social y **calidad de vida** a través del **tiempo**; en particular respecto de los **materiales y energías** que los vehículos en general, sus componentes y/o sistemas asociados; consuman como **recursos** o emitan como **residuos**; desde su fabricación y a lo largo de todo su **ciclo de vida**. El detalle de sus misiones, funciones y características específicas, se describen a continuación y complementan en el **ANEXO 3: “Autoridad de Aplicación”**.

ARTÍCULO 10 - **FONDOS Y PLANES**. La Autoridad de Aplicación será la administradora de los **Fondos** que establezca la presente norma, para implementar los **Planes** correspondientes. En base a los lineamientos establecidos por la presente, deberá elaborar y actualizar periódicamente, una **Planificación Estratégica** y otra **Operativa**, que defina metas de corto, mediano y largo alcance; indicadores de seguimiento y cumplimiento; mecanismos de corrección de desvíos; y sistemas que permitan el acceso público a esta información.

ARTÍCULO 11 - **PRESIDENTE Y DIRECTOR EJECUTIVO**. La Agencia será **Presidida** por el Ministro de Producción; y estará a cargo de un **Director Ejecutivo** con rango y jerarquía no inferior a **Subsecretario**, designado por el Poder Ejecutivo. Sus atribuciones se detallan en el **ANEXO 3: “Autoridad de Aplicación”**.

ARTÍCULO 12 - **ÓRGANOS CONSULTIVOS**. Créase el **Consejo Consultivo** de la autoridad de aplicación y sus respectivas Comisiones, como órganos de coordinación y consulta **no-vinculantes**; tanto a nivel **Interministerial** con otras áreas gubernamentales; como **Multisectorial** con cámaras empresarias, organizaciones no gubernamentales y otros actores del sector; así como **Federal** con Provincias y Municipios; u otros; cuyas misiones, conformación y otras características se detallan en el **ANEXO 3: “Autoridad de Aplicación”**.

ARTÍCULO 13 - **ÓRGANOS TÉCNICOS**. Créanse como órganos dependientes de la Autoridad de Aplicación, para su apoyo técnico, estadístico, de relevamiento y divulgación de información, entre otras tareas: el **Instituto Nacional de Movilidad Sostenible** y el **Observatorio Nacional de Movilidad Sostenible**; cuya estructura y funciones definirá la Autoridad de Aplicación oportunamente.

ARTÍCULO 14 - **AUTORIDADES PROVINCIALES Y MUNICIPALES**. Son también autoridades de aplicación y comprobación de las regulaciones contenidas en esta norma, los **organismos provinciales, municipales** y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a la presente.

TITULO II. TRÁNSITO, SEGURIDAD VIAL Y AMBIENTAL

CAPÍTULO 4. CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS Y EXCEPCIONES

ARTÍCULO 15 -**CLASIFICACIÓN**. Se reemplaza la “**clasificación de vehículos de acuerdo a las características técnicas**”, establecida por el Decreto 779-1995, Anexo 1, Art.28, reglamentario de la Ley 24449-1994 de Tránsito y normativa correlacionada; por la detallada en el **ANEXO 4: “Categorías Vehiculares”** de la presente norma; a los fines no solo de **remover obstáculos** por acción u omisión, sino de **incorporar** vehículos y sistemas de movilidad **innovadores o alternativos** a los convencionales; tanto como nuevas categorías y/o subdivisiones de las preexistentes; facilitando su reglamentación técnica y de seguridad específicas.

ARTÍCULO 16 -**ACTUALIZACIÓN DEL ANEXO**. Atendiendo a la evolución tecnológica, el Anexo mencionado en el artículo anterior, **deberá ser actualizado** periódicamente por la autoridad de aplicación, en el marco de los **Principios Rectores** y el espíritu de mayor promoción a lo más sostenible, de la presente norma.

ARTÍCULO 17 -**EXCEPCIONES**. Se incluyen entre las **excepciones** al tratamiento como **vehículo motorizado**, a los siguientes vehículos y sistemas de movilidad:

- 1) **CICLORODADO ELÉCTRICO CLASE “A”**: con prestaciones **similares** a un ciclorodado convencional pero **con asistencia eléctrica al pedaleo**; según especificaciones establecidas en el **ANEXO 4: “Categorías Vehiculares”** y/o por la autoridad de aplicación.
- 2) **CICLORODADO ELÉCTRICO CLASE “B”**: con características **similares** a los del inciso anterior, pero donde su motor puede ser accionado directamente por un **acelerador** o mecanismo similar sin necesidad de pedaleo; según especificaciones establecidas en el **ANEXO 4: “Categorías Vehiculares”** y/o por la autoridad de aplicación.
- 3) **VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL**: sistemas de movilidad personal **diferentes** a las bicicletas, pero con motorización de prestaciones similares a la de los ciclorodados eléctricos Clase A ó B; según especificaciones establecidas en el **ANEXO 4: “Categorías Vehiculares”** y/o por la autoridad de aplicación.
- 4) **Otros que la autoridad de aplicación estipule**, para mantener actualizada la norma respecto de la evolución tecnológica, dentro de los principios rectores y el espíritu de mayor promoción a lo más sostenible, de la presente norma.

CAPÍTULO 5. LICENCIAS DE CONDUCIR

ARTÍCULO 18 -**LICENCIAS DE CONDUCIR**. A los fines de **permitir y promover** la incorporación de vehículos y sistemas de movilidad **innovadores o alternativos** a los convencionales; se reemplaza la “**clases de licencias de conducir**”, establecida por el Decreto 779-1995, reglamentario de la Ley 24449-1994 de Tránsito y normativa correlacionada; adoptándose en su lugar las detalladas en el **ANEXO 5: “Licencias de Conducir”** de la presente norma.

ARTÍCULO 19 -**ACTUALIZACIÓN DEL ANEXO**. Atendiendo a la evolución tecnológica, el Anexo mencionado en el artículo anterior, **deberá ser actualizado** periódicamente por la autoridad de aplicación, en el marco de los **Principios Rectores** y el espíritu de mayor promoción a lo más sostenible, de la presente norma.

CAPÍTULO 6. LICENCIAS DE CONFIGURACIÓN DE MODELO

ARTÍCULO 20 -**LICENCIAS DE CONFIGURACIÓN DE MODELO**. A los fines de **permitir y promover** la incorporación de vehículos y sistemas de movilidad **innovadores o alternativos** a los convencionales; la autoridad de aplicación correspondiente realizará las adecuaciones necesarias en los procedimientos de obtención de las licencias de configuración de modelo, para facilitar y acelerar dicha obtención para los vehículos promovidos por la presente norma.

CAPÍTULO 7. REQUISITOS DE SEGURIDAD, AMBIENTALES Y OTROS

Sección A. Requisitos de Seguridad, Documentación y Equipamiento Vehicular Exigible

ARTÍCULO 21 -**SEGURIDAD**. La Autoridad de aplicación establecerá los requisitos de seguridad, documentación y equipamiento exigible para los nuevos tipos de vehículos de la clasificación establecida más arriba.

Sección B. Recursos Materiales y Energéticos: Sustentabilidad, Eficiencia y Equidad Intergeneracional

ARTÍCULO 22 - En cumplimiento para el sector de la movilidad vehicular, de los mandatos del **Art. 41 de la Constitución Nacional** y los **Art. 4 y 6 de la Ley 25.675** del Ambiente y Desarrollo Sostenible; se establece que:

- 1) **EFICIENCIA, EQUIDAD Y RESPONSABILIDAD INTERGENERACIONALES:** se promoverá la máxima eficiencia, equidad y sustentabilidad **material** y **energética**, en la gestión de **recursos** y **residuos**, a lo largo del **ciclo de vida** de los vehículos de transporte, sus componentes y sistemas asociados; contemplando **desde el diseño** no solo el provecho de los ciudadanos actuales, sino el **impacto neto positivo o al menos sostenible** para la **economía y calidad de vida** de las generaciones subsiguientes, **incluyendo las externalidades** o transferencias de costos por daños a su ambiente, su salud, o disponibilidad de recursos naturales.
- 2) **SUSTENTABILIDAD ENERGÉTICA Y GENERACIÓN RENOVABLE:** a los fines de garantizar la **sustentabilidad energética** y contribuir al **mejoramiento de los servicios eléctricos**; se promoverá la máxima utilización de energías renovables, a lo largo de todo el ciclo de vida de los vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas asociados; en particular aquellas **generadas y/o acumuladas de forma distribuida** o descentralizada; para abastecerlos en forma total, parcial, complementaria o compensatoria; así como su vinculación mediante las llamadas **“smart grids”** o redes inteligentes, y los sistemas de alimentación bidireccional entre el vehículo y la red o el hogar.
- 3) **SUSTENTABILIDAD MATERIAL Y ECONOMÍA CIRCULAR:** a los fines de garantizar la **sustentabilidad material**, se promoverá la máxima utilización de materiales renovables y reciclados, así como reciclables y/o recuperables desde el diseño; de los vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas asociados; tendiendo hacia los llamados sistemas de **“economía circular”** y ciclos de vida **“de la cuna a la cuna”**; facilitando **que los residuos** o emisiones de cada etapa del ciclo, **se vuelvan recursos o insumos** de otro ciclo productivo humano, **y/o nutrientes** de los ciclos ecológicos naturales.

Sección C. Residuos Perjudiciales para Salud, Ambiente o Economía Social, Actual o Futura.

ARTÍCULO 23 -**AUTORIDAD COMPETENTE.** El **Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable**, es la Autoridad Competente para los aspectos relativos a emisión de gases contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas provenientes de automotores.

ARTÍCULO 24 -**METAS DE EMISIONES.** Transitoriamente se mantiene lo establecido por el Decreto 779-1995, Anexo 1, Art.33 inciso a) límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas, reglamentario de la Ley 24449-1994 de Tránsito y normas concordantes; y se instruye a la Autoridad Competente establecida en el artículo anterior a que establezca **metas de reducción progresiva de emisiones**, concurrentes con estándares internacionales, en cronogramas públicos y explícitos, que faciliten la adecuación a los mismos por parte de los fabricantes o importadores, y consumidores o usuarios; hasta alcanzar en general una huella ecológica y en particular de carbono, por vehículo o usuario, que permita mejorar o al menos sostener la economía, salud y calidad de vida nacional, de generación en generación.

ARTÍCULO 25 -**EMISIONES Y ETIQUETAS.** Los límites y metas de emisiones mencionadas en el artículo anterior deberán ser congruentes con las consideraciones relativas a las **Etiquetas de Sustentabilidad Vehicular (ESV)** detalladas más abajo.

Sección D. Consideraciones Especiales

ARTÍCULO 26 -**AUTÓNOMOS.** Se habilita el tránsito de vehículos con **sistemas de conducción autónoma** o similares, en las condiciones que establezca la autoridad de aplicación al respecto, según la evolución y seguridad de la tecnología.

ARTÍCULO 27 -**COMPARTIDOS.** Se promoverá y facilitará la implementación de los llamados sistemas de vehículos compartidos conocidos internacionalmente como **“Car Sharing”**, **“Car Pooling”**, etc; en las condiciones que establezca la autoridad de aplicación al respecto.

TITULO III. FONDO, INFRAESTRUCTURA, PLANES Y PROMOCIONES

CAPÍTULO 8. FONDO, PRESUPUESTO Y DISTRIBUCIÓN

ARTÍCULO 28 -**FONDO**. Créase el “Fondo para el **Desarrollo** de los **Vehículos Eléctricos** y Sistemas de **Movilidad Sostenible**” (FonDeVEMoS), administrado por la autoridad de aplicación de la presente norma.

- 1) **DESTINO**. Este fondo se destinará a apoyar la **consecución** de lo establecido por el **objeto, alcance y artículos** correlacionados de la presente norma.
- 2) **CONFORMACIÓN**. El Fondo estará conformado por:
 - a) Las **partidas presupuestarias** que le sean anualmente asignadas a fin de dar cumplimiento a la presente ley, las que no podrán ser inferiores al **cero coma uno** por ciento (**0,1%**) del presupuesto Nacional.
 - b) Las **alícuotas** de impuestos establecidos a continuación, en concepto de **recomposición por daño ambiental** instituida por el artículo 41 de la Constitución Nacional; para **aquellos vehículos** que utilicen como único sistema de propulsión, el motor de **combustión interna alimentados mayoritariamente por combustible fósil; exceptuando** los promocionados por la presente norma, así como otros que pueda determinar como excepción la autoridad de aplicación:
 - i) Una alícuota del **2%** de lo recaudado por Impuestos Internos a **Automotores de Lujo**, establecido por la Ley 24.674 (y modificatorias), Cap.V y IX.
 - ii) Una alícuota del **2%** de lo recaudado por el **Impuesto al Valor Agregado** sobre los vehículos con motor de combustión interna mencionados.
 - iii) Una alícuota del **2%** de lo recaudado por Impuesto sobre los **Combustibles Líquidos y al Gas Natural** establecido por la Ley 23.966 (y modificatorias), Cap I, Título III; y del Impuesto al **Gas Oil**, Ley 26.028 (y modificatorias).
 - c) Las **multas** u otras penalizaciones por incumplimiento de las obligaciones establecidas por la presente norma y correlativas.
 - d) Los **préstamos, subsidios, etc;** que se reciban para estos fines desde entidades Nacionales, Extranjeras o Internacionales, etc;
 - e) Las **donaciones y legados;**
 - f) El **producido de la venta** de publicaciones u otro tipo de servicios relacionados con este Fondo;
 - g) Los **recursos no utilizados** provenientes de ejercicios anteriores.
 - h) **Todo otro aporte** destinado al cumplimiento del objeto de este Fondo.
- 3) Este artículo y sus incisos hacen al **espíritu y unidad de esta ley**, en los términos del **artículo 80 de la Constitución Nacional**.

ARTÍCULO 29 -**APLICACIÓN DEL FONDO**: Los recursos del Fondo se aplicarán tomando en cuenta las siguientes consideraciones:

- 1) Un porcentaje del Fondo será **distribuido anualmente** entre las **jurisdicciones que adhieran** a esta ley, contemplando los criterios establecidos por la presente norma y otros que pueda establecer la Autoridad de Aplicación.
- 2) También podrá ser empleado el Fondo mediante **convenios** con entidades de bien público, educativas, de investigación, empresas privadas, particulares y otros; en programas de diseño, desarrollo, prototipado, prueba, demostración, divulgación, y otros que contribuyan en general a la promoción y en particular al desarrollo nacional; de los vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas relacionados con el objeto de esta norma.
- 3) Las **jurisdicciones estatales y personas físicas o jurídicas** que hayan recibido aportes de este Fondo Nacional, deberán remitir a la autoridad nacional de aplicación según especificaciones de la misma, **informes que detallen el destino** de los aportes y los resultados de su aplicación. La administración nacional del Fondo a su vez, realizará anualmente un **informe nacional consolidado** sobre los fondos transferidos durante cada ejercicio, el cual consignará los montos, el detalle de su uso y los resultados obtenidos; que será publicado en su sitio web. La autoridad nacional de aplicación instrumentará los mecanismos correspondientes a los efectos de fiscalizar el uso y destino de los fondos otorgados y el cumplimiento de los requisitos y condiciones correspondientes por parte de los acreedores de los beneficios.

CAPÍTULO 9. MEDIDAS DE PROMOCIÓN

ARTÍCULO 30 -**MATRIZ DE INCENTIVOS**. Se adopta a nivel Nacional la siguiente matriz de **medidas promocionales**, escalonadas en el tiempo y diferenciadas por tema; y se invita a las **provincias**, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y a los **municipios**, comunas o equivalentes que adhieran a la presente norma; a que **dispongan** en su jurisdicción **promociones** similares y/o complementarias.

ARTÍCULO 31 -APOYO A PIONEROS Y EXPERIENCIAS PILOTO-DEMOSTRATIVAS. Se dispone que gozarán de los siguientes **beneficios excepcionales** aquellos **vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas asociados** mencionados en objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma; que participen explícitamente de programas de apoyo a Pioneros y/o Experiencias Piloto-Demostrativas o similar; a través de los registros y la forma que la Autoridad de Aplicación disponga, para impulsar la difusión y/o posterior masificación de los mismos:

- 1) En el caso de vehículos, sus cargadores, componentes y/o sistemas asociados, considerados de origen **nacional**: estarán exentos del pago de **impuesto al valor agregado (IVA)**.
- 2) En el caso de vehículos, sus cargadores, componentes y/o sistemas asociados, considerados de origen **importado**: estarán exentos del pago de **derechos de importación**, de las **tasas de estadísticas** y por **servicio portuario** y de los **impuestos internos** y al **valor agregado**;
- 3) Las franquicias establecidas en el presente artículo, serán acotadas en el **tiempo, cantidad de vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas** relacionados con las mencionadas experiencias; según disponga la Autoridad de Aplicación.

Sección A. Promover una Oferta, hacia Desarrollo Nacional Sostenible

ARTÍCULO 32 -IMPORTACIONES. Se dispone que más allá de los beneficios excepcionales estipulados en el artículo anterior para apoyo a Pioneros y Experiencias Piloto-Demostrativas; en general los **vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas asociados** contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma, gozarán de las **franquicias** diferenciales **escalonadas en el tiempo y/o por tipo de vehículo**, que determine la Autoridad de Aplicación; respecto del pago de **derechos de importación**, de las **tasas de estadísticas** y por **servicio portuario** y de los **impuestos internos** y al **valor agregado**; y con las **excepciones** estratégicas que disponga la Autoridad de aplicación; a los fines de promover la **adopción masiva**, de los vehículos y sistemas de movilidad mencionados, pero contemplando al mismo tiempo la **sustitución** de importaciones y la **producción nacional**.

ARTÍCULO 33 -PRODUCCIÓN NACIONAL. Se dispone que hasta el 31 de diciembre del año **2035**, prorrogable hasta que los vehículos objeto de la presente alcancen el diez por ciento (**10%**) del parque vehicular si no lo hubieran alcanzado hasta esa fecha; las personas físicas o jurídicas **que produzcan en el territorio Nacional** los vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas asociados contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados, recibirán una **reducción** promocional de **entre el 50% y el 100%** escalonada en el tiempo y/o según tipo de vehículo por la autoridad de aplicación; respecto del pago de los impuestos a las **ganancias** y al **valor agregado**, solamente en lo que respecta a la comercialización de los bienes mencionados. Asimismo, se dispone que durante el plazo establecido más arriba, podrán gozar de los beneficios de devolución anticipada del Impuesto la Valor Agregado, como la amortización acelerada en el Impuesto a las Ganancias y la extensión por 10 (diez) años adicionales, de la compensación de quebrantos con ganancias que dispone en el artículo 19 la Ley de Impuesto a las Ganancias (t.o 1997). Los beneficios de amortización acelerada en el Impuesto a las Ganancias y de devolución anticipada del Impuesto al Valor Agregado, no serán excluyentes entre sí, permitiéndose a los beneficiarios acceder en forma simultánea a ambos tratamiento fiscales.

ARTÍCULO 34 -COMPONENTES NACIONALES. Para ser considerado producción nacional y que se haga efectiva la exención impositiva dispuesta en el artículo anterior, los bienes mencionados deberán contar con más del **50%** de sus componentes producidos en el país. Aquellos que cuenten con menos del **50%**, serán beneficiados con un **descuento menor** en el pago de los impuestos mencionados.

ARTÍCULO 35 -PLAN DE RECONVERSIÓN INDUSTRIAL. La autoridad de aplicación **abrirá un registro** para la inscripción de aquellas empresas interesadas en participar de los planes de reconversión industrial; vinculados con los vehículos, sus cargadores, componentes o sistemas asociados, contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma; que se instrumentarán con la **forma y beneficios que la autoridad de aplicación disponga**.

ARTÍCULO 36 -RECICLADO, REUSO, REDUCCIÓN Y/O TRATAMIENTO Y DISPOSICIÓN FINAL. La autoridad de aplicación promoverá y apoyará el **reuso, reciclado y/o tratamiento y disposición final más sustentable**; para vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas asociados, en particular las **baterías** y los recursos **no-renovables escasos y/o estratégicos**; contemplándolo y facilitándolo **desde el diseño** de cada componente y selección de los materiales de los mismos; tendiendo a la llamada **“economía circular”** sostenible de generación en generación; así como la **reducción** de materiales que representen un **peligro** potencial para la **salud humana**. Quienes adopten estas buenas prácticas, serán acreedores de los beneficios que establezca la autoridad de aplicación, y quienes no lo hagan, de las medidas que esta disponga.

ARTÍCULO 37 -TERMINAL AUTOMOTRIZ Y VEHÍCULOS ELÉCTRICOS. A los fines de promover la expansión de este nuevo sector de la industria nacional, se dispone que la autorización como terminal automotriz **para el caso** de aquellas terminales destinadas a producir exclusiva o mayoritariamente **vehículos eléctricos y**

alternativos como los comprendidos en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma, podrá ser otorgada por la **Secretaría de Industria**; en las condiciones que este organismo establezca.

ARTÍCULO 38 -BAJAS SERIES Y VEHÍCULOS ELÉCTRICOS. Se dispone que aquellos vehículos eléctricos y alternativos comprendidos en el objeto, alcance y artículos correlativos de la presente norma, que se acojan a la **Ley N°26.938** de “Automotores Fabricados **Artesanalmente o en Bajas Series**”; reciban por parte de la autoridad de aplicación correspondiente, un trámite preferencial y promociones adicionales respecto a los fabricados artesanalmente o en bajas series, pero no contemplados por la presente norma.

ARTÍCULO 39 -PROTOTIPOS ELÉCTRICOS Y ALTERNATIVOS. La autoridad de aplicación creará programas de apoyo al **desarrollo nacional de prototipos** de los vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas asociados mencionados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma.

ARTÍCULO 40 -CAPACITACIÓN. La Autoridad de Aplicación nacional y de las jurisdicciones que adhieran a la presente norma, implementarán estrategias de capacitación, actualización y adecuación a las nuevas tecnologías y sistemas objeto de la presente norma; para los operarios, técnicos y profesionales que corresponda.

Sección B. Promover la Demanda, hacia Desarrollo Nacional Sostenible

ARTÍCULO 41 -IMPUESTOS INTERNOS A VEHÍCULOS DE LUJO. Se dispone que hasta el 31 de diciembre del año **2035**, prorrogable hasta que los vehículos objeto de la presente alcancen el diez por ciento (**10%**) del parque vehicular si no lo hubieran alcanzado hasta esa fecha; los vehículos mencionados en el objeto y comprendidos en las promociones de esta norma, no estarán alcanzados por los impuestos establecidos en la ley 24.674 y concordantes o sustitutas.

ARTÍCULO 42 -REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA (RTO). Se dispone que hasta el 31 de diciembre del año **2035**, prorrogable hasta que los vehículos objeto de la presente alcancen el diez por ciento (**10%**) del parque vehicular si no lo hubieran alcanzado hasta esa fecha; las personas físicas o jurídicas **que realicen en el territorio Nacional** la Revisión Técnica Vehicular Obligatoria para los vehículos contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma, recibirán una **reducción** promocional de **entre el 50% y el 100%** escalonada en el tiempo y/o según tipo de vehículo por la autoridad de aplicación; respecto del pago del arancel correspondiente.

ARTÍCULO 43 -ESTABILIDAD PARA REPUESTOS. Los repuestos y accesorios correspondientes a vehículos y sistemas asociados adquiridos dentro de los planes de promoción establecidos o derivados de la presente norma, **gozarán al menos de las mismas condiciones** promocionales existentes para los vehículo, y por un **período no menor a diez (10) años** posteriores a la adquisición del vehículo y/o la finalización del plan promocional; de no existir mejores promociones por las cuales los interesados podrán optar; todo ello según reglamento la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 44 -PLAN CANJE. La autoridad de aplicación **promoverá económicamente** que al comprar un vehículo de los contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma; **se entreguen y retiren del mercado** vehículos con motor de combustión interna alimentados principalmente con combustible fósil; así como que estos reciban un adecuado tratamiento, reciclado y/o disposición final.

ARTÍCULO 45 -REVENTA DE USADOS. Los vehículos contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente, comprados **antes de la entrada en vigencia** de las promociones de esta norma, al ser vueltos a vender, podrán acceder a similares franquicias, créditos, etc. que los vehículos nuevos, en las condiciones que establezca la autoridad de aplicación; la cual también podrá disponer mecanismos de promoción para el mercado de vehículos usados **que ya hayan participado de las promociones** de esta norma.

ARTÍCULO 46 -CRÉDITOS BLANDOS. La autoridad de aplicación en coordinación con Bancos Nacionales, Provinciales, Municipales, u otras entidades crediticias nacionales o extranjeras; promoverá la oferta de planes de crédito para la compra de los **vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas asociados** mencionados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma; contemplando alternativas adecuadas para las **diferentes categorías vehiculares** (incluyendo desde ciclomotorizados y pequeños vehículos hasta los mayores); así como para los diferentes **niveles de ingresos** de los compradores.

ARTÍCULO 47 -SUBSIDIOS Y CUOTAS NO REEMBOLSABLES. La autoridad de aplicación podrá disponer también la aplicación de subsidios, porcentajes no reembolsables de los créditos citados más arriba, u otros; en particular contemplando los compradores de menor **nivel de ingresos**, así como **prioridades estratégicas** para el desarrollo nacional.

Sección C. Promover un Uso, hacia Desarrollo Nacional Sostenible

ARTÍCULO 48 -**VENTAJAS DE CIRCULACIÓN, ESTACIONAMIENTO Y OTRAS.** La autoridad de aplicación establecerá en el momento y forma que resulte adecuado, tanto dentro de sus jurisdicción como en coordinación con las jurisdicciones, entidades o empresas que corresponda; ventajas para los vehículos comprendidos en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma; respecto a:

- 1) **Carriles de circulación:** autorización para circular por **carriles de bus/taxi** y otros exclusivos o prioritarios.
- 2) **Zonas, día u horarios** de circulación exclusiva.
- 3) **Peajes de autopistas:** franquicias, exenciones y facilidades especiales en el pago del peaje
- 4) **Estacionamiento:** franquicias, exenciones y facilidades especiales respecto al estacionamiento.
- 5) **Otros** que considere convenientes.

ARTÍCULO 49 -**EDUCACIÓN FORMAL.** Se incorporará en la currícula educativa de la nación y de las jurisdicciones que adhieran a la presente norma, la mención a los vehículos eléctrico o alternativos y los sistemas de movilidad sostenible, y su importancia para la sustentabilidad a través del tiempo de la economía y calidad de vida humanas.

ARTÍCULO 50 -**DIFUSIÓN PÚBLICA.** La Autoridad de Aplicación nacional y de las jurisdicciones que adhieran a la presente norma, implementarán estrategias de concientización pública, campañas de difusión, sitios web específicos de información, material gráfico y audiovisual, entre otras actividades que difundan la información y conciencia sobre el tema objeto de esta norma.

ARTÍCULO 51 -**CINE, TEATRO, TELEVISIÓN, INTERNET.** Aquellas películas de cine, programas de televisión, obras de teatro, etc; de origen nacional, donde se muestren y/o utilicen vehículos eléctricos o alternativos y sistemas de movilidad sostenible, de manera evidente y positiva respecto a los mismos; podrán gozar de los beneficios fiscales u otros que determine la reglamentación y/o la autoridad de aplicación. Complementariamente aquellos en que se desprestige de manera evidente a los mismos, serán pasibles de las sanciones que determine la reglamentación y/o la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 52 -**COMPETENCIAS DEPORTIVAS, EXPOSICIONES Y OTROS EVENTOS PÚBLICOS.** La Autoridad de Aplicación nacional y de las jurisdicciones que adhieran a la presente norma, apoyarán y/o participarán de la organización de competencias deportivas, exposiciones y otros eventos públicos similares, que difundan los vehículos eléctricos y alternativos, sus componentes y sistemas de movilidad sostenible vinculados, mencionados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma.

Sección D. Otras Medidas

ARTÍCULO 53 -**NUEVOS DESARROLLOS NO CONTEMPLADOS.** La autoridad de aplicación podrá incluir por vía de excepción entre aquellos que pueden acceder a las promociones de esta norma, de oficio o a solicitud de algún interesado; a vehículos, tecnologías y sistemas no contemplados por la misma; **siempre y cuando** se enmarquen en los **Principios Rectores** y el espíritu de mayor promoción a lo más sostenible, de la presente norma.

CAPÍTULO 10. INFRAESTRUCTURA DE CARGA

ARTÍCULO 54 -**CARGA DOMÉSTICA.** Se dispone que hasta el 31 de diciembre del año **2035**, prorrogable hasta que los vehículos objeto de la presente alcancen el diez por ciento (**10%**) del parque vehicular si no lo hubieran alcanzado hasta esa fecha; la compra de equipos y accesorios de uso exclusivo para la recarga doméstica de vehículos de todas las categorías objeto de la presente, estará **exceptuada** del pago del **impuesto al valor agregado**

ARTÍCULO 55 -**REVENTA DE ELECTRICIDAD PARA CARGA VEHICULAR.** Se **autoriza la reventa** de energía eléctrica para el **caso específico de la recarga vehicular**, con las previsiones que establezca la autoridad competente; pero estableciendo **tarifas y condiciones promocionales** respecto al consumo eléctrico convencional; a los fines de remover obstáculos, facilitar la implementación y promover la masificación de los sistemas de carga para los vehículos contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente. Los precios y condiciones promocionales mencionados podrán **variar a través del tiempo y el espacio.**

ARTÍCULO 56 -**PROMOCIÓN EN POTENCIA CONTRATADA.** Tanto para los puntos de carga particulares, como para los que ofrezcan carga al público, semipública u otros; se establecerán precios y condiciones **promocionales respecto a la potencia contratada**; con las previsiones que establezca la autoridad competente; a los fines de remover obstáculos al pronto despliegue y masificación de la infraestructura de carga para los vehículos contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente; en particular durante las etapas

iniciales del proceso en que los vehículos usuarios serán pocos. Los entes reguladores establecerán los mecanismos para que las empresas que operan bajo su competencia suministren a los usuarios residenciales que cuenten con vehículos eléctricos una potencia de al menos 15 kw en suministro monofásico y 22 kW trifásico, sin ningún costo adicional.

ARTÍCULO 57 -DIVERSIDAD EN SISTEMAS DE CARGA. Como medida transitoria y hasta tanto la autoridad de aplicación se expida al respecto; se adoptan en general y como referencia para los **puntos de carga de vehículos eléctricos** y alternativos, las especificaciones técnicas del Anexo 2 de la **Directiva 2014/94/EU** de la **Comunidad Europea**, con las **adaptaciones y/o excepciones** que la autoridad de aplicación considere pertinentes; incluyendo mientras tanto para los llamados sistemas de carga rápida o superior, que los puntos de carga pública deberán ser **multiformato o multiestándar** respecto a los **conectores** y sistemas de comunicación, debiendo contar con al menos un conector de los llamados **“CCS Combo 2”**, un conector de los llamados **“CHAdemo”**, y un conector **“Tipo 2”** para carga rápida o semirápida en Corriente Alterna; salvo excepciones debidamente autorizadas por la autoridad de aplicación. A su vez para garantizar al menos una mínima **diversidad tecnológica** y posibilidades de experimentación y circulación a nivel federal con vehículos que utilicen otros vectores energéticos alternativos como el hidrógeno o los biocombustibles; la autoridad de aplicación promoverá dentro del despliegue de infraestructura de carga para vehículos eléctricos y alternativos, al menos un porcentaje estratégico y suficiente a nivel federal, de puntos de carga para estos vectores energéticos.

ARTÍCULO 58 -GARANTIZAR LA INTEROPERATIVIDAD Y FACILIDAD DE ACCESO. Las tarjetas o sistemas pago, de las diversas entidades o redes que administren puntos de carga pública, deberán ser **interoperables, contar con sistemas de “roaming” o presentar alguna alternativa por teléfono celular u otra;** que permita a cualquier usuario utilizar el punto de carga sin necesidad de contar con una tarjeta específica o contratar previamente el servicio.

ARTÍCULO 59 -REDES INTELIGENTES O “SMART GRIDS”. A los fines de garantizar la **sustentabilidad energética** y contribuir al **mejoramiento de los servicios eléctricos;** se promoverá la incorporación de los vehículos eléctricos y su infraestructura de carga, junto a la utilización de las llamadas **“smart grids”** o redes inteligentes, los sistemas de alimentación bidireccional entre el vehículo y la red o el hogar; así como de **energías renovables** generadas y/o acumuladas de forma distribuida o descentralizada; en concordancia con lo establecido en el CAPÍTULO 7.Requisitos de Seguridad, Ambientales y Otros de la presente.

CAPÍTULO 11. ESTUDIOS, ESTADÍSTICAS E INFORMACIÓN PÚBLICA

ARTÍCULO 60 -ESTUDIOS Y ESTADÍSTICAS. La autoridad de Aplicación realizará por sí o por terceros, estudios, ensayos, estadísticas, y otras acciones; para obtener, procesar y difundir datos, sobre eficiencia energética, gestión de materiales, huella ecológica y de carbono, impactos sobre la salud y la economía, u otros; tendientes a conocer y comparar ventajas y desventajas de diferentes vehículos y sistemas de movilidad; tanto para la toma de decisiones gubernamentales, como de los particulares; para lo cual podrá establecer órganos de apoyo técnico como **Institutos** y **Observatorios** del tema, realizar convenios de cooperación con entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras, u otras actividades.

ARTÍCULO 61 -ACCESO PÚBLICO A LA INFORMACIÓN. Los datos e información mencionados en artículo anterior serán de acceso público, y debidamente difundidos través de las páginas web correspondientes y/u otros medios.

CAPÍTULO 12. ETIQUETA DE SUSTENTABILIDAD VEHICULAR

ARTÍCULO 62 -ETIQUETA DE SUSTENTABILIDAD VEHICULAR (ESV); A los fines de facilitar la asignación, adecuada segmentación y control de los beneficios establecidos por la presente norma, así como de brindar mayor y mejor información al público; se dispone la obligatoriedad de colocación en dos (2) momentos diferentes del ciclo de vida de los vehículos, de **dos (2) tipos de etiquetas** de sustentabilidad ambiental vehicular, que indiquen **además de la eficiencia energética** del vehículo otras variables que hacen a su sustentabilidad **ecológica y económica para el usuario y la sociedad.** La primera o **ESV de Venta,** será obligatoria para poder poner a la venta un vehículo nuevo, a los fines de brindar esta información a los potenciales compradores, y la misma podrá ser retirada una vez adquirido el vehículo por su usuario. La segunda o **ESV de Circulación,** será obligatoria para poder circular, a los fines de facilitar la determinación de los beneficios a los que podrá o no acceder el vehículo, según la categoría de su etiqueta, la cuál será verificada cada vez que se realice la Revisión Técnica Vehicular Obligatoria (RTO).

ARTÍCULO 63 -ESV DE VENTA. Para este fin se adopta como modelo de referencia la etiqueta vehicular utilizada, al momento de la sanción de esta norma, por la Agencia de Protección Ambiental (EPA) de los EEUU,

con las adaptaciones que disponga la autoridad de aplicación local; según se detalla en el **ANEXO 6: “Etiqueta de Sustentabilidad Vehicular”**; y consignando al menos:

- 1) **Consumo y/o Eficiencia Energética**; ej. en kilómetros por kilowatt y/o litro de gasolina equivalente.
- 2) **Ahorro estimado**; en pesos por año según línea de base preestablecida.
- 3) **Autonomía**; en kilómetros, y si correspondiera, cuanto a combustible fósil, y cuanto a batería o similar.
- 4) **Emisiones**; de dióxido de carbono y otros contaminantes por kilómetro.
- 5) **Porcentaje de Energías Renovables**; utilizadas durante la fabricación del vehículo.
- 6) **Porcentaje de Materiales en Economía Circular**; incluyendo renovables, reciclados y reciclables.

ARTÍCULO 64 -**ESV DE CIRCULACIÓN**. Para este fin se adopta el modelo de etiqueta vehicular detallado en el **ANEXO 6: “Etiqueta de Sustentabilidad Vehicular”**, con simbología de similar visibilidad que las utilizadas para vehículos de discapacitados, y características de seguridad equivalentes a las de certificación de Revisión Técnica Vehicular Obligatoria (RTO), con la cual incluso podrá fusionarse en lugar de constituir otra etiqueta, según disponga la autoridad de aplicación.

CAPÍTULO 13. PLAN NACIONAL

ARTÍCULO 65 -**PLAN ESTRATÉGICO**. Créase el “Plan Nacional para el **Desarrollo** de los **Vehículos Eléctricos** y Sistemas de **Movilidad Sostenible**” (PlanDeVEMoS), como planificación estratégica tendiente a la consecución plena de lo establecido en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma.

ARTÍCULO 66 -**ELABORACIÓN Y ACTUALIZACIÓN**. La Autoridad de Aplicación, asistida por los organismos y entidades que corresponda, elaborará y mantendrá actualizada la **PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA** mencionada en el artículo anterior, incluyendo **metas** de corto, mediano y largo plazo; **indicadores** de seguimiento y cumplimiento; mecanismos de **corrección** de desvíos; y sistemas que garanticen el **acceso público** a esta información, así como su correspondiente **PLANIFICACIÓN OPERATIVA ANUAL**.

ARTÍCULO 67 -**LINEAMIENTOS GENERALES**. Las planificaciones mencionadas en artículos anteriores, incluirán los lineamientos generales establecidos a continuación:

- 1) **CRONOGRAMAS PÚBLICOS Y EXPLÍCITOS**. El “Plan Nacional para el **Desarrollo** de los **Vehículos Eléctricos** y Sistemas de **Movilidad Sostenible**” (PlanDeVEMoS), contemplará: identificación de la **línea de base, metas y plazos interinos y finales, indicadores** de desempeño, mecanismos de control y corrección de desvíos; volcados en cronogramas **públicos y explícitos**, que **permitan y apoyen la adecuación a los mismos** por parte de los **productores y consumidores o usuarios**; garantizándoles un marco de **seguridad jurídica** y de provisión de **insumos y/o repuestos** a través del tiempo que les facilite cumplirlos; en concordancia con lo establecido por los Principios Rectores enunciados en el Anexo 1 de la presente norma, los Principios y Presupuestos Mínimos de los Art. 4 y 6 de la Ley 25.675 y el Art.41 de la Constitución Nacional. Estas metas se referirán no solo a los **Vehículos** y sus **Componentes**, sino también a la **Infraestructura de Carga y Sistemas Asociados**; necesarios para **facilitar la circulación y masificación** de los vehículos eléctricos y alternativos a lo largo de todo el territorio Nacional; así como garantizar su **sustentabilidad material y energética** de padres a hijos, entre otras cosas. La autoridad de aplicación, establecerá metas interinas y actualizables respecto al 31 de diciembre de **2019, 2023, 2027, 2031 y 2035**; coincidentes con los años donde se renuevan autoridades del Poder Ejecutivo.
- 2) **METAS GENERALES Y GARANTÍAS DE PROMOCIÓN FISCAL**. En el corto plazo acelerar localmente, para en mediano plazo liderar en la región, la reconversión industrial y de mercados, hacia vehículos y sistemas de movilidad sostenibles material y energéticamente, para la economía social a través del tiempo. A estos fines, se fija como meta de largo plazo, que antes del 31 de diciembre de dos mil cincuenta y uno (**2051**), al menos el **80%** de los vehículos en circulación sean de propulsión **eléctrica o alternativa** a la basada en combustibles fósiles; y que ya sean eléctricos o no, contemplen desde su diseño y fabricación al menos **80% de economía circular de materiales** a lo largo del ciclo de vida del vehículo, sus componentes y/o sistemas asociados; así como la utilización de **energías renovables** también desde su fabricación y a lo largo de su ciclo de vida. Los regímenes promocionales establecidos por la presente norma cubrirán al menos una primera etapa hasta el **2027** o si no lo hubieran hecho, hasta que los vehículos objeto de la presente alcancen el **10%** de las **ventas anuales** del mercado correspondiente; y una segunda etapa hasta el **2035** o si no lo hubieran hecho, hasta que alcancen el **10%** del **parque vehicular**. Los productores, consumidores u otros que participen de los regímenes promocionales establecidos por la presente norma en las condiciones establecidas por la Autoridad de Aplicación; gozarán de **garantías de promoción y estabilidad fiscal**, durante los plazos fijados.

- 3) **PIONEROS Y EXPERIENCIAS PILOTO-DEMOSTRATIVAS.** Con la múltiple finalidad por un lado de **probar localmente** vehículos, tecnologías y sistemas de movilidad; por otro **apoyar** a aquellos pioneros listos para adoptar en el presente tecnologías y sistemas sostenibles mediante **experiencias piloto** acotadas en **cantidad y/o tiempo y/o espacio** previas a su masificación posterior; y tercero hacerlo de manera que sirva a la **difusión** de estas tecnologías entre la población, empresas y organizaciones locales; la autoridad de aplicación por si misma o en cooperación con otros Organismos Públicos y/o Privados o sus integrantes; podrá desarrollar programas piloto-demostrativos incluyendo no solo vehículos sino su complementación sostenible con: puntos de carga, sistemas de almacenamiento energético, abastecimiento desde fuentes renovables, sistemas de reciclado y economía circular, edificaciones sostenibles y redes inteligentes (conocidas como “Smart Grids”), sistemas de alimentación bidireccional u otras interacciones entre los vehículos y la red eléctrica, el hogar o el edificio (conocidas como “Vehicle to Grid ó V2G, Vehicle to Home ó V2H, Vehicle to Building ó V2B”), etc; donde la adquisición y uso de todos los bienes involucrados incluyendo sus componentes, repuestos, accesorios y sistemas asociados; gozarán de los máximos niveles de promoción de la presente norma.
- 4) **RED PILOTO FEDERAL DE INFRAESTRUCTURA CARGA Y PROMOCIÓN.** Se incluirá desde el comienzo del plan como infraestructura estratégica de promoción, el despliegue progresivo de una **Red Piloto** Federal, sea pública, privada o mixta, con al menos dos niveles: una **Red Básica** Federal de “**Estaciones**” de carga y promoción de vehículos eléctricos y alternativos con al menos una por provincia; acompañada por una **Red Amplia** de “**Puntos**” de carga eléctricos con al menos uno por Municipio o equivalente; para garantizar mínimamente a los vehículos eléctricos y alternativos durante las etapas iniciales, la posibilidad de circular y ser recargarlos a lo largo del territorio nacional; **anticipándose, promoviendo y posibilitando** el posterior despliegue masivo de vehículos de diversos tipos y marcas. Se garantizará así que en cada provincia exista al menos un nodo principal o “**Estación**” de Servicio, Promoción y Experimentación “multifuel”, sea nueva o sobre estaciones de servicio convencionales preexistentes; tanto para apoyar el despliegue de la flota piloto de esta jurisdicción, como para actuar como **Centro de Experimentación y Promoción Pública** de estos vehículos, energías y vectores alternativos; por lo que además de puntos de carga eléctrica, dispondrán de otros experimentales para hidrógeno y biocombustibles como red piloto-demostrativa para estas alternativas, tendiendo a reducir a menos de 500 km la separación máxima entre sus surtidores. Por otro lado, la Red Amplia un “**Puntos**” de carga eléctrica facilitará la instalación de al menos uno semirápido a rápido **por Municipio** o equivalente, para apoyar la flota piloto de esta jurisdicción; así como se propiciará la instalación de “**Puntos**” de carga rápida a ultrarápida en **corredores interurbanos** estratégicos. El despliegue de esta red se realizará en los tiempos y formas que determine la Autoridad de Aplicación dentro del Plan Nacional ad-hoc, incluyendo colaboraciones público-privadas y contemplando al menos una meta intermedia hacia el 31 de diciembre de **2019**, y completar el despliegue de la Red Básica Federal antes del 31 de diciembre de **2023**, estableciendo cronogramas **públicos y explícitos, que permitan** a los potenciales productores o importadores, y consumidores o usuarios; **hacer sus previsiones** sobre cómo, dónde y cuándo podrán desplazarse a nivel federal y recargar, los vehículos eléctricos y alternativos de las diversas tecnologías ya disponibles en el mercado internacional y a incorporar en el país; así como también para coordinar los **planes de reemplazo progresivo** de flotas de vehículos estatales o vinculados en las Jurisdicciones Nacionales, Provinciales, Municipales, y equivalentes.
- 5) **FLOTA PILOTO FEDERAL Y REEMPLAZO PROGRESIVO DE VEHÍCULOS ESTATALES.** Como parte del plan general, la autoridad de aplicación nacional y cada jurisdicción que adhiera a la norma, diseñará un plan específico para el reemplazo de los vehículos de las flotas estatales por eléctricos y alternativos a los convencionales; estableciendo metas y plazos escalonados, tendientes a su reemplazo completo, exceptuando casos estratégicos, antes del 31 de diciembre de dos mil treinta y cinco (**2035**); y estableciendo metas intermedias hacia el 31 de diciembre de **2019, 2023, 2027 y 2031**; coincidentes con los años donde se renuevan autoridades del Poder Ejecutivo.
- 6) **BUSES Y TAXIS.** De manera complementaria a lo establecido en el ítem anterior respecto a las flotas de vehículos estatales, se desarrollarán planes que tiendan al reemplazo progresivo de los buses y taxis privados.
- 7) **PRODUCCIÓN NACIONAL.** El plan de reemplazo de vehículos estatales en particular, y en general todos las partes del Plan Nacional; se diseñarán e implementarán **de manera tal que promuevan la producción local** de los vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas comprendidos en el objeto y declaración de interés de la presente norma.
- 8) **INCORPORACIÓN DE AL MENOS UN MODELO O CUOTAS DE ELÉCTRICOS Y ALTERNATIVOS.** La autoridad de aplicación podrá establecer en el momento, la forma y para las categorías vehiculares que considere oportunos, que cada marca y/o empresa, fabricante nacional y/o importadora de

vehículos; para poder venderlos en el territorio nacional; deberá poseer al menos un modelo eléctrico o alternativo como los contemplados por esta norma, en su catálogo de productos a la venta efectiva; y/o cuotas-porcentaje de ventas mínimas crecientes en el tiempo, de estos vehículos.

- 9) **RECONVERSIÓN INDUSTRIAL Y CAPACITACIÓN TÉCNICA.** Se incluirán mecanismos de apoyo a la reconversión industrial o adecuación de todas las **industrias y servicios** que convergen en la producción, mantenimiento, reciclado, y demás actividades relacionadas con el transporte vehicular, incluidos los componentes de los vehículos y sistemas asociados; apoyando en esta reconversión y actualización principalmente a la empresas más pequeñas, pero también a las medianas y grandes; así como a la capacitación de los **trabajadores, técnicos y profesionales**; de la producción, mantenimiento o reparación, así como desarmaderos autorizados o centros de reciclado y disposición final, entre otros.
- 10) **AUXILIO MECÁNICO Y SEGURIDAD FRENTE A ACCIDENTES.** Se incluirán mecanismos de capacitación y apoyo a la reconversión o adecuación técnica; para los servicios de auxilio mecánico a vehículos eléctricos y alternativos, así como para las fuerzas públicas o privadas que intervienen en caso de accidentes, incendios vehiculares, etc., respecto a las consideraciones especiales para con estos vehículos.
- 11) **SUSTENTABILIDAD ENERGÉTICA Y GENERACIÓN RENOVABLE.** El Plan Nacional se diseñará e implementará de manera **progresiva, coordinada y complementaria** con autoridades que regulan temas de **energía, infraestructura, edificación**, y otros relacionados; de manera no solo de minimizar su impacto negativo sobre la red sino de provocar **sinergias e impactos positivos** sobre el mejoramiento general del sistema energético nacional; contribuyendo a la **reducción de las importaciones y consumo** general de combustibles fósiles por aumento en la eficiencia energética vehicular y sistemas inteligentes de carga; y promoviendo complementariamente la máxima utilización de **energías renovables**, a lo largo de todo el ciclo de vida de los vehículos y sistema asociados; en particular aquella generada en forma distribuida o descentralizada y específicamente para abastecer, ya sea de manera total, parcial o compensatoria, la utilizada por estos vehículos y sistemas de movilidad; en concordancia con lo establecido en el CAPÍTULO 7.Requisitos de Seguridad, Ambientales y Otros; y por el CAPÍTULO 10.Infraestructura de Carga, de la presente norma.
- 12) **SUSTENTABILIDAD DE MATERIALES Y ECONOMÍA CIRCULAR:** la autoridad de aplicación en coordinación con empresas, organizaciones gubernamentales o no, nacionales o extranjeras, u otras personas físicas o jurídicas que estime conveniente, promoverá la adopción progresiva de prácticas **sostenibles para la economía social actual y futura**, respecto a **tipo y cantidad de recursos** consumidos y **residuos** generados por **ciclo de vida** de los vehículos de transporte, sus componentes y sistemas asociados, tendiendo hacia la llamada “economía circular”; en concordancia con lo establecido en el CAPÍTULO 7.Requisitos de Seguridad, Ambientales y Otros, de la presente norma.
- 13) **INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO:** la autoridad de aplicación en coordinación con las entidades que corresponda, promoverá la investigación, el desarrollo, la innovación productiva y utilización responsable; en el ámbito de los vehículos de transporte y sistemas de movilidad o sus componentes y sistemas asociados; tendiente a garantizar su **impacto positivo** o al menos **sostenible** para la **salud y economía social** de los argentinos, tanto **actuales como futuros**.
- 14) **NUEVOS FORMATOS VEHICULARES, MODOS DE TRANSPORTE, Y OTRAS INNOVACIONES.** A los fines de **permitir y promover la evolución** desde las tecnologías actualmente mayoritarias hacia formas alternativas más sostenibles; el Plan y sus mecanismos de promoción contemplarán las diversas alternativas a los vehículos de combustión y sistemas convencionales de movilidad, no solo en cuanto a energías, materiales y sistemas de propulsión que utilicen; sino también en cuanto a formatos vehiculares, número y disposición de ruedas, modalidades de transporte innovadores o alternativos, entre otras. Abarcando no solo automóviles particulares sino principalmente otras categorías vehiculares y sistemas de movilidad; desde ciclorodados eléctricos y otros pequeños vehículos hasta innovadores sistemas de transporte público y semipúblico como los llamados “car sharing” y “car pooling”; incluyendo vehículos “off-road”, utilitarios industriales, maquinaria agrícola, etc; así como otros vehículos que atendiendo a la evolución tecnológica o la oportunidad, pueda agregar la autoridad de aplicación.
- 15) **PUNTOS DE CARGA: DIVERSIDAD E INCLUSIÓN DE ALTERNATIVAS.** En la definición, promoción, regulación, etc; de la red de puntos de carga, la autoridad de aplicación tomará en cuenta en especial durante el despliegue de la **Red Básica Federal de Puntos de Carga** y comenzando por los puntos de carga total o parcialmente **estatales**; criterios de **Interoperatividad o “Roaming”**, garantizando compatibilidad entre tarjetas de carga o sistemas de facturación electrónica. También puntos de carga **“Multiformato” de conectores**, garantizando compatibilidad con principales tipos de conectores del

mercado internacional. Así como desde el principio, una infraestructura de carga “**Multifuel**” o **multivectores**, que aunque tenga mayoría de puntos de carga exclusiva para vehículos eléctricos a batería, establezca al menos una red piloto federal de puntos de carga para eléctricos a hidrógeno u otras alternativas; garantizando un mínimo federal de diversidad de opciones, inclusivas de los diferentes sistemas para vehículos eléctricos o alternativos disponibles actualmente en el mercado internacional, y abiertas a más de una posibilidad de evolución tecnológica posterior.

CAPÍTULO 14. ADHESIÓN PROVINCIAS Y MUNICIPIOS

ARTÍCULO 68 -**ADHESIÓN**. Se invita a todas las **provincias**, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a los **municipios** y a las comunas, a **adherir** a la presente norma; **removiendo** en su jurisdicción los **obstáculos** legales, administrativos o de otro tipo a la masificación de estos vehículos y sistemas de movilidad; así como **estableciendo** medidas de **promoción** similares y complementarias a la presente norma en lo económico, de circulación, estacionamiento, recarga, y otros; así como estrategias de educación e información relacionadas.

ARTÍCULO 69 -**ACCESO AL FONDO**. Podrán acceder a una cuota del Fondo Nacional, aquellas jurisdicciones que adhieran a la presente Ley en el marco del artículo anterior, mediante sanción de la **norma** correspondiente, declarando el **interés** provincial o municipal; definiendo su **autoridad de aplicación**; estableciendo su respectivo **Fondo y Plan** provincial o municipal de promoción de los **vehículos** eléctricos y **sistemas de movilidad** sostenible; incluyendo su **infraestructura de carga** y un plan de **reemplazo progresivo de la flota** de vehículos provincial o municipal; con las consideraciones detalladas en el **ANEXO 7: “Adhesión Provincias y Municipios”**.

TITULO IV. DISPOSICIONES FINALES

CAPÍTULO 15. ANEXOS, DEROGACIONES Y REGLAMENTACIÓN

ARTÍCULO 70 -**ACTUALIZACIÓN DE ANEXOS**. Los anexos de la presente norma, son parte constitutiva de la misma, sin embargo constituyen especificaciones iniciales, que **podrán ser actualizadas** por reglamentaciones posteriores o disposiciones de la autoridad de aplicación, **siempre y cuando** las mismas se enmarquen en los **Principios Rectores** y el espíritu de la presente norma y los mismos anexos.

ARTÍCULO 71 -**DEROGACIONES**. Queda derogado toda norma que se oponga o contradiga lo establecido por la presente norma y sus anexos.

ARTÍCULO 72 -**REGLAMENTACIÓN**. Se establece un plazo de 120 días corridos a partir de la fecha de promulgación de la presente norma, para reglamentar los artículos que corresponda por parte del poder Ejecutivo.

ARTÍCULO 73 -Comuníquese al Poder Ejecutivo.

ANEXOS

ANEXO 1: PRINCIPIOS RECTORES

Principios Rectores de la Política sobre Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenible

El ámbito de aplicación de estos principios, abarca tanto la **producción, utilización y tratamiento o disposición final**; de los **vehículos y sistemas** de movilidad; como de los **componentes, materiales y energías**, utilizados por los mismos. La **interpretación de la normativa** que regula este ámbito y sus **acciones consecuentes**, deberán ajustarse a estos principios y no podrán implicar su conculcamiento.

Principio 1: **CONTRIBUIR AL DESARROLLO HUMANO.**

En concordancia con las definiciones de la ONU, se considerará desarrollo humano a aquel que busca garantizar el **ambiente necesario** para que las personas y grupos humanos puedan **ampliar a través del tiempo** las opciones que tienen para llevar adelante **la vida que valoran**, en el marco del **bien común actual y futuro**. Y por lo tanto, que los vehículos o sistemas de movilidad que **contribuyen al desarrollo humano**, son aquellos, que **garantizan ese ambiente y amplían esas opciones** a través del tiempo; y no los que las reducen.

Principio 2: **CONSTITUIR MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

En concordancia con el mandato del Art. 41 de la **Constitución Nacional**, con los principios y presupuestos mínimos de los Art. 4 y 6 de la Ley N° 25.675 del **Ambiente y el Desarrollo Sostenible**, y con el objeto de la presente norma; se considera que constituye movilidad sostenible, aquella que además de satisfacer las necesidades individuales de corto plazo; implique por diseño un **impacto positivo o al menos sostenible** incluyendo **externalidades**, sobre la **economía social y calidad de vida** a través del **tiempo**; en particular respecto de los **materiales y energías** que los vehículos, sus componentes y sistemas asociados; consuman como **recursos** o emitan como **residuos**; desde su fabricación y a lo largo de todo su **ciclo de vida**.

Principio 3: **CONTEMPLAR LA EQUIDAD INTERGENERACIONAL.**

La gestión de **vehículos y sistemas** de movilidad mencionada en el segundo principio, deberá planificarse y ejecutarse de forma tal **que contemple equitativamente** los intereses y necesidades de la **generación actual** como los de **sus descendientes**.

Principio 4: **INTEGRARSE CON EL AMBIENTE.**

La gestión de **vehículos y sistemas** de movilidad mencionada en el segundo principio, implica prever las condiciones necesarias para **garantizar la dinámica** de los sistemas ecológicos, y **respetar su capacidad de carga** o tolerancia, y así poder garantizar una **movilidad sostenible** para la **economía social** a través del **tiempo**.

Principio 5: **INTERNALIZAR EXTERNALIDADES.**

Las políticas relacionadas con los vehículos y sistemas de movilidad, deberán fomentar la **internalización de los costos ambientales** aplicando **instrumentos legales y administrativos**, que generen **ventajas** económicas o de otro tipo para quienes los incorporan, y **mecanismos de resarcimiento o penas** para quienes transfieran estos costos o externalidades al Estado o la sociedad, actuales o futuros.

Principio 6: **RESPONSABILIDAD SOBRE COSTOS POR DAÑOS.**

Dado que el Art.41 de la Constitución Nacional y la Ley 25.675 de Gestión del Ambiente y el Desarrollo Sostenible, establecen que el generador de efectos degradantes sobre el ambiente, actuales o futuros, **es responsable de los costos de las acciones preventivas y correctivas** de su recomposición; corresponde tanto a los **titulares y/o usuarios** de vehículos y sistemas de movilidad, así como a los responsables de la **producción y disposición final** de los mismos o de sus **componentes**; hacerse cargo proporcionalmente mediante los instrumentos económicos que establezca la normativa, **de los costos correspondientes a la prevención y/o corrección de los daños** al ambiente, la salud y la economía social; que cada uno provoque.

Principio 07: **PROGRESIVIDAD Y SEGURIDAD JURÍDICA.**

Los objetivos de movilidad sostenible, deberán ser logrados en forma **gradual**, a través de **metas interinas y finales**, en cronogramas **públicos y explícitos**, que **faciliten la adecuación** a los mismos por parte de los **productores y consumidores o usuarios**, y les garanticen **seguridad jurídica**; así como la **provisión de insumos y/o repuestos** a través del tiempo que determine la normativa y/o la autoridad de aplicación, para aquellos que participen de los programas gubernamentales de promoción.

Principio 08: **INNOVACIÓN Y DIVERSIDAD PARA LA EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA.**

La normativa y política sobre **vehículos y sistemas** de movilidad o su **infraestructura de carga**; deberá ser **inclusiva** y promover la **innovación y diversidad** tecnológicas en la **matriz porcentual** de los mismos; aumentando así sus posibilidades de **evolución**.

Principio 09: **RECONVERSIÓN INDUSTRIAL Y RENOVACIÓN VEHICULAR.**

Implementar mecanismos y **planes** promocionales para la **reconversión, reemplazo y/o eliminación** de aquellos vehículos, tecnologías y modalidades de **producción, consumo o disposición final** relacionadas con la movilidad, que resulten **insostenibles** para la **economía social** de largo plazo; instalando en su lugar **alternativas sostenibles**.

Principio 10: **INCORPORACION DE NUEVOS VALORES Y CONDUCTAS.**

Las políticas relacionadas con los vehículos y sistemas de movilidad, deberán incluir estrategias para la promoción de **cambios en los valores y conductas sociales** que incentiven la **adopción masiva** de los vehículos y sistemas de movilidad sostenible. Incluyendo no solo **información y educación** pública, tanto por medios **formales** como **informales**; sino también mecanismos de **participación ciudadana, de organizaciones sociales y cámaras empresarias**; en los procesos de decisión correspondientes, facilitando la **apropiación de lo nuevo** y reduciendo la resistencia al cambio.

Principio 11: **PREVENCIÓN.**

Se **priorizará la prevención** en el presente; de potenciales **daños o efectos negativos** sobre el **ambiente, la salud o la economía social** de largo plazo que pueden tener los vehículos y sistemas de movilidad; **por sobre la transferencia** a futuro del costo de **remediar sus consecuencias**.

Principio 12: **PRECAUCIÓN.**

Cuando exista **probabilidad de daño** grave o irreversible **sobre el ambiente**, a causa de la utilización de algún tipo de vehículo o sistema de movilidad; la **ausencia de certeza científica** o falta de información sobre el tema, **no deberá utilizarse como razón** para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos, para prevenir el daño en cuestión.

Principio 13: **CONGRUENCIA FEDERAL.**

Se procurará que la **normativa provincial y municipal** vinculada a los vehículos y sistemas de movilidad sostenible, **sea congruente** con la normativa y principios rectores nacionales; para lo cual se implementarán los mecanismos que lo faciliten.

Principio 14: **COOPERACIÓN FEDERAL.**

Se promoverá la **cooperación** entre nación, provincias y municipios, **en planes federales** y mecanismos de **coordinación** de sus **políticas** sobre vehículos y movilidad sostenible, así como respecto de su **infraestructura de carga**.

Principio 15: **RESPONSABILIDAD INTERNACIONAL.**

La implementación de vehículos y sistemas de movilidad sostenible; deberá realizarse con espíritu de **solidaridad y cooperación internacional**, dado el origen **transfronterizo** de muchos **vehículos o sus componentes**, así como las consecuencias **transfronterizas** de muchas de sus **emisiones** contaminantes. Respecto de estas últimas se procurará que las **emisiones locales per-cápita** anuales **no superen** las emisiones **sostenibles** por habitante del planeta, promoviendo **similar** nivel de responsabilidad por **terceros países** en los ámbitos que corresponda; para **proteger** la economía y calidad de vida de los ciudadanos actuales o futuros de **esta nación**.

Principio 16: **SEGURIDAD.**

Todo vehículo para poder ser librado al tránsito público, deberá cumplir las **condiciones de seguridad activas y pasivas** establecidas para el caso.

ANEXO 2: DEFINICIONES GENERALES

1. **Acoplado:** vehículo básicamente no automotor, destinado a ser remolcado, cuya construcción es tal que ninguna parte de su peso se transmite a otro vehículo; **que puede contar con motorización eléctrica**, cuando ésta sea dirigida desde el vehículo remolcador o de forma remota o autónoma.
2. **Asientos a horcajadas:** sillín que se monta de manera similar a un caballo, normalmente con una pierna a cada lado.
3. **Asientos yuxtapuestos** (también conocidos como “side by side”): asientos que no son a horcajadas como los de las motocicletas convencionales, sino del tipo butaca y uno al lado del otro.
4. **Automotor:** vehículo motorizado que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de las categorías M y N.
5. **Automóvil:** automotor que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría M.
6. **Autopista:** una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes.
7. **Autoridad jurisdiccional:** la del Estado Nacional, Provincial o Municipal.
8. **Autoridad local:** la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad.
9. **B5:** mezcla de combustible compuesta por hasta un 5 % de biodiésel y un 95 % de diésel de petróleo.
10. **Baliza:** la señal fija o móvil con luz propia o retrorreflejo de luz, que se pone como marca de advertencia.
11. **Banquina:** la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada.
12. **Baterías:** dispositivos electroquímicos que proveen electricidad al vehículo; incluyendo las baterías convencionales de las diversas químicas; y las celdas de combustible y/o de hidrógeno tomadas como unidad funcional, implica incluyendo sus depósitos de almacenamiento y sistemas electromecánicos asociados, por ejemplo a los efectos de contabilizar su peso.
13. **Bicicleta:** ciclomotor de dos ruedas, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas.
14. **Bicisenda:** Sector de **aceras y espacios verdes** señalizado y especialmente acondicionado para la circulación de **ciclorodados**.
15. **Biodiésel:** combustible diésel obtenido a partir de aceite vegetal o grasa animal consistente en alquilésteres de cadena larga y producido de forma sostenible.
16. **Buggie:** cuatriciclo (o categoría mayor) con asientos **no a horcajadas**, todo terreno y con habitáculo, jaula o barras antivuelco.
17. **Calzada:** la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos.
18. **Camino:** una vía rural de circulación.
19. **Camión:** vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500 kilogramos de peso total.
20. **Camioneta:** el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kg. de peso total.
21. **Carretón:** el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales.
22. **Carril Bus/Taxi:** sector de la **calzada** señalizado especialmente para la circulación con carácter **preferencial o exclusiva** de Autobuses y/o Taxis.
23. **Ciclocarril:** sector de la **calzada** señalizado especialmente para la circulación con carácter **preferencial de ciclorodados**.
24. **Ciclomotor:** motovehículo cuya potencia, velocidad, etc. responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría L1e-B.
25. **Ciclorodado:** velocípedo de una o más ruedas, impulsado por mecanismos basados en el esfuerzo de quien o quienes lo utilizan; y que puede incluir **propulsión eléctrica** cuando su potencia, velocidad u otras características establecidas por la normativa específica, **lo exceptúan** de la consideración **como vehículo motorizado**.
26. **Ciclorodado eléctrico:** ciclomotor que puede incluir motorización eléctrica cuando su potencia, velocidad u otras características establecidas por la normativa específica, **lo exceptúan** de la consideración **como vehículo motorizado**.
27. **Ciclovía:** sector de la **calzada** físicamente separado de los otros carriles de circulación mediante construcciones permanentes, señalizado y especialmente acondicionado para la circulación **exclusiva de ciclorodados**.
28. **Componente:** el dispositivo, sujeto a los requisitos de la presente norma o de cualquiera de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud de la presente norma, destinado a formar parte de un vehículo y que podrá recibir la homologación de tipo independientemente de un vehículo conforme a lo dispuesto en de la presente norma y los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud de la presente norma, cuando tales actos así lo dispongan expresamente.
29. **Concesionario vial:** el que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación.

30. **Cuatriciclo liviano:** motovehículo que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría L6e.
31. **Cuatriciclo pesado:** motovehículo que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría L7e.
32. **Cuatrimóvil:** cuatriciclo con asientos **no a horcajadas** y carrozado mediante habitáculo cerrado o semicerrado.
33. **Desarrollo humano:** aquel que busca **garantizar el ambiente necesario** para que las personas y grupos humanos puedan **ampliar a través del tiempo las opciones** que tienen para llevar adelante la vida que valoran, en el marco del bien común actual y futuro.
34. **Desarrollo sostenible:** en sentido amplio y correlativo al Informe Brundtland de la **ONU** y la **Constitución Nacional** Argentina; es aquel capaz de atender las necesidades de las generaciones presentes, **sin poner en riesgo las posibilidades y opciones** de las generaciones futuras de atender sus propias necesidades. Lo cual en sentido estricto y en la práctica, según la declaración de **Principios para el Desarrollo Sostenible de la ONU**, y la **Ley General del Ambiente y el Desarrollo Sostenible** de Argentina; implica el derecho de nuestros descendientes y el deber de los adultos actuales, de respetar y hacer respetar la **dinámica** y la **capacidad de carga o tolerancia**, de los ciclos y sistemas ecológicos necesarios para **sostener la economía social** y calidad de vida actual y futura; en especial respecto a la **forma y cantidad**, de **energías y materiales**, extraídos como **recurso** o emitidos como **residuo**, anualmente **por habitante del país**; de manera de **mantener** estas variables dentro de los **límites sostenibles y equitativos**, por habitante del planeta.
35. **E85:** mezcla de combustible compuesta por un 85 % de etanol anhidro y un 15 % de gasolina.
36. **Equipos intercambiables remolcados:** todo vehículo utilizado con fines agrícolas o forestales que esté diseñado para ser remolcado por un tractor y que modifique la función de este o le añada una función nueva, que cuente permanentemente con un apero o esté diseñado para el tratamiento de materias, y que puede incluir una plataforma de carga diseñada y fabricada tanto para albergar los aperos y dispositivos necesarios a dicho efecto, como para almacenar temporalmente las materias producidas o necesarias durante el trabajo, y en el que la relación entre la masa total en carga técnicamente admisible y la masa en vacío de dicho vehículo sea inferior a 3,0 (similar pero diferente de "Remolque agrícola o forestal").
37. **H₂NG:** mezcla de combustible compuesta de hidrógeno y gas natural.
38. **Infraestructura de Carga Vehicular:** sistemas públicos, semi públicos y domiciliarios para la carga de energía, vectores energéticos o combustibles para la propulsión vehicular; incluyendo si estuvieran asociados a ella, los **sistemas de generación local o "in situ" de energía y vectores**, utilizados para abastecer total o parcialmente los sistemas de carga en cuestión.
39. **Maquinaria especial:** todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar.
40. **Monociclo:** ciclorodado o motovehículo de una sola rueda, que puede llevar motor, en ese caso normalmente autoequilibrado, y que cumple con las medidas de seguridad establecidas por la normativa específica.
41. **Motocicleta:** motovehículo que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría L3e.
42. **Motovehículo:** vehículo motorizado que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría L.
43. **Motorización:** alude al motor, o en el caso de haber varios motores dedicados a la tracción de un vehículo, a la suma de todos ellos.
44. **Movilidad sostenible:** es aquella capaz de satisfacer las **necesidades** de la sociedad de **moverse** libremente por el territorio, comunicarse, comerciar y establecer relaciones; **sin sacrificar para ello otros valores humanos o ecológicos** esenciales para mejorar o como mínimo sostener, la calidad de vida de generación en generación.
45. **Ómnibus:** vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor.
46. **Parada:** el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente .
47. **Paso a nivel:** el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril.
48. **Peso:** el total del vehículo más su carga y ocupantes.
49. **Remolque agrícola o forestal:** todo vehículo agrícola o forestal destinado principalmente a ser remolcado por un tractor y destinado principalmente a transportar cargas o al tratamiento de materias, y en el que la relación entre la masa máxima en carga y la masa en vacío de dicho vehículo sea igual o superior a 3,0 (similar pero diferente de "Equipos intercambiables remolcados").
50. **Semiautopista:** un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril;
51. **Senda peatonal:** el sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta.
52. **Servicio de transporte:** el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte.
53. **Sistema:** conjunto de dispositivos combinados para llevar a cabo una o varias funciones específicas en un vehículo y que está sujeto a los requisitos de la presente norma o de cualquiera de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud de la presente norma.
54. **Sistema o kit de conversión:** sistema o conjunto de partes que agregado a un vehículo que no posee propulsión eléctrica, permite su transformación hacia propulsión eléctrica o híbrida.

55. **Sistema o kit extensor de autonomía:** sistema o conjunto de partes que agregado a un vehículo que ya posee propulsión eléctrica, extiende su autonomía.
56. **Tractor:** todo vehículo agrícola, forestal de ruedas u orugas, de motor, con dos ejes al menos y una velocidad máxima de fabricación igual o superior a 6 km/h, cuya función resida fundamentalmente en su potencia de tracción y que esté especialmente concebido para arrastrar, empujar, transportar y accionar determinados equipos intercambiables destinados a usos agrícolas o forestales, o arrastrar remolques o equipos agrícolas o forestales; puede ser adaptado para transportar cargas en faenas agrícolas o forestales y estar equipado con uno o varios asientos de pasajeros.
57. **Unidad técnica independiente:** el dispositivo, sujeto a los requisitos de la presente norma o de cualquiera de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud de la presente norma, destinado a formar parte de un vehículo y que podrá homologarse independientemente, pero solo en relación con uno o varios tipos específicos de vehículos, cuando tales actos así lo dispongan expresamente.
58. **Vehículo:** medio por el cual personas u objetos pueden ser transportados por la vía pública o fuera de ella.
59. **Vehículo autoequilibrado:** vehículo con equilibrio inestable supuesto, que mediante sistemas auxiliares de control puede mantener su equilibrio de forma segura; incluyendo vehículos de **una sola rueda, dos ruedas paralelas**, etc.
60. **Vehículo autónomo:** vehículo motorizado que utiliza inteligencia artificial, sensores y coordenadas de sistemas de posicionamiento global, para conducirse a sí mismo, sin la intervención directa de un operador humano.
61. **Vehículo con motor de combustión interna a hidrógeno** (también conocido por sigla internacional **HICEV**: Hydrogen Internal Combustion Engine Vehicle): vehículo con motor de combustión interna alimentado total o parcialmente por hidrógeno, sea desde el diseño original o por conversión posterior.
62. **Vehículo de movilidad personal (VMP):** sistemas livianos de movilidad personal **diferentes** a las bicicletas en sentido estricto, pero que de manera similar a aquellas, aunque incluyan motorización eléctrica, pueden ser **exceptuados** de la consideración **como vehículo motorizado**; mientras su potencia, velocidad u otras características establecidas por la normativa específica, se encuentren dentro de los límites establecidos por ella.
63. **Vehículo detenido:** el que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que deje el conductor su puesto.
64. **Vehículo eléctrico** (también conocido por sigla internacional **EV**: Electric Vehicle): en sentido amplio abarcan a vehículos que utilizan **por lo menos un motor eléctrico para su tracción**, incluyendo, entre otros, los vehículos eléctricos a batería (sigla internacional **BEV**), a celda de combustible (sigla internacional **FCEV**), los híbridos enchufables (sigla internacional **PHEV**) y no enchufables (sigla internacional **HEV** ó **HV**), los que poseen extensor de autonomía a combustible fósil (sigla internacional **EREV**), así como los convertidos a eléctrico o los alimentados desde fuentes externas (ej. trolebuses), y todo otro vehículos que la autoridad de aplicación agregue atendiendo a la evolución del área. Se consideran también como parte de ellos, a los fines de la aplicación de las normas y políticas que los involucran: a sus componentes básicos y auxiliares, sus sistemas de acumulación energética, su infraestructura de generación y recarga de energía; así como sus procesos de fabricación, utilización y reciclado o disposición final.
65. **Vehículo eléctrico a batería** (también conocido por sigla internacional **BEV**: Battery Electric Vehicle): vehículo eléctrico cuyo/s motor/es se alimentan exclusivamente de la energía almacenada en sus baterías, que pueden ser **recargadas desde una fuente externa de electricidad**, como un tomacorriente de pared.
66. **Vehículo eléctrico con pila de combustible** (también conocido por sigla internacional **FCEV**: Fuel Cell Electric Vehicle): vehículo con motor/es exclusivamente eléctrico/s alimentado/s mediante celdas de combustible que convierten la energía química del hidrógeno u otro vector en energía eléctrica para la propulsión del vehículo, y que pueden o no estar combinados con baterías u otros sistemas de acumulación de energía, enchufables o no.
67. **Vehículo eléctrico de autonomía extendida** (también conocido por sigla internacional **EREV**: Extended Range Electric Vehicle): vehículo eléctrico híbrido enchufable, cuyo motor de combustión interna **no participar de la tracción** sino exclusivamente de la generación de electricidad (también conocidos como híbridos en serie), y cuyas baterías o sistemas de acumulación de energía eléctrica pueden ser **recargadas desde una fuente externa de electricidad**, como un tomacorriente de pared.
68. **Vehículo eléctrico enchufable** (también conocido por sigla internacional **PEV**: Plug-in Electric Vehicle): vehículo eléctrico total o parcialmente alimentado por baterías, que pueden ser **recargadas desde una fuente externa de electricidad**, como un tomacorriente de pared. Son un subgrupo de vehículos eléctricos (**EV**) que incluye vehículos eléctrico a batería (**BEV**), vehículos eléctricos híbridos enchufables (**PHEV**), vehículos eléctricos de autonomía extendida (**EREV**), y vehículos **convertidos** a enchufables, partiendo de híbridos no enchufables (**HEV** ó **HV**), o de vehículos convencionales con motor de combustión interna (**ICEV**).
69. **Vehículo eléctrico híbrido enchufable** (también conocido por sigla internacional **PHEV**: Plug-in Hybrid Electric Vehicle): vehículo eléctrico que también posee motor de combustión interna, el que puede o no participar de la tracción (híbridos paralelos, en serie y combinados), y cuyas baterías o sistemas de acumulación de energía eléctrica pueden ser **recargadas desde una fuente externa de electricidad**, como un tomacorriente de pared.

70. **Vehículo estacionado:** el que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto.
71. **Vehículo flexifuel:** vehículo equipado con un sistema de almacenamiento de combustible que pueda circular con diferentes mezclas de dos o más combustibles.
72. **Vehículo flexifuel de etanol:** vehículo flexifuel que pueda circular con gasolina o con una mezcla de gasolina y etanol.
73. **Vehículo flexifuel de H₂NG:** vehículo flexifuel que pueda funcionar con diferentes mezclas de hidrógeno y gas natural/biometano.
74. **Vehículo flexifuel biodiésel:** vehículo flexifuel que pueda circular con diésel mineral o con una mezcla de diésel mineral y biodiesel.
75. **Vehículo híbrido:** vehículos que en sentido amplio utilizan alguna combinación de motor de combustión interna con motor/es eléctrico/s u otro tipo de propulsión como aire comprimido, etc.
76. **Vehículo híbrido no enchufable, ó eléctrico híbrido no enchufable** (también conocido por sigla internacional **HV:** Hyrbid Vehicle, ó **HEV:** Hyrbid Electric Vehicle): vehículo híbrido que combina motor de combustión interna con motor/es eléctrico/s, pero en los cuales y en sentido estricto, a diferencia de los híbridos enchufables, sus baterías o dispositivos de almacenamiento de energía (ej. volantes inerciales, etc), **no pueden ser recargados** desde una **fuentes externa** de electricidad, como un tomacorriente de pared; sino desde sistemas de recuperación de energía de frenado/desaceleración, etc; por lo que son alimentados en definitiva y exclusivamente por el motor de combustión interna.
77. **Vehículo impulsado por hidrógeno:** cualquier vehículo de motor que utilice hidrógeno como combustible de locomoción; sean eléctricos, de combustión interna, etc.
78. **Vehículo micro híbrido** ó start&stop (también conocido por sigla internacional **MH:** Micro Hybrid): vehículo con mecánica de combustión convencional que incluyen un sistema de apoyo eléctrico conocido como "start&stop", o de arranque y parada automática en semáforos y atascos para reducir los consumos y emisiones en ciudad; donde para no agotar la batería convencional, se añade un dispositivo adicional que puede recuperar y almacenar energía de frenado/desaceleración, para absorber el gasto extra que implica el start&stop.
79. **Velocípedo:** vehículo terrestre de una o más ruedas, con propulsión humana, combinada o no con motores.
80. **Velocípedo eléctrico:** velocípedo de **hasta cuatro** ruedas, con motorización **eléctrica**, y cuya potencia, velocidad, etc. responden a los criterios de clasificación establecidos para la Categ. L1_e-A ó menor.
81. **Vías multicarriles:** son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos.
82. **Zona de camino:** todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas.
83. **Zona de seguridad:** área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.

ANEXO 3: AUTORIDAD DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 1 - MISIONES Y FUNCIONES. Complementariamente a lo establecido en el cuerpo de la norma se detallan las siguientes misiones y funciones de la “**Agencia Nacional para el Desarrollo de Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenible**” (ANDeVEMoS):

- 1) Ser la **Autoridad de Aplicación** primaria de la presente norma, y actuar como organismo transversal de coordinación en la implementación de la misma, por parte de otras áreas gubernamentales Nacionales, Provinciales y Municipales.
- 2) Administrar el **Fondo** creado por esta ley.
- 3) Elaborar y mantener actualizado el **Plan Estratégico** definido por esta norma en el marco de los lineamientos establecidos para el mismo y con la asistencia de los Consejos y/o Comisiones más abajo descritos.
- 4) Recopilar, centralizar y hacer disponible al público mediante sitios web u otros medios; la **información sobre normas y promociones** de nivel Nacional, Provincial y Municipal vinculadas al objeto de la presente ley.
- 5) Recopilar, producir por sí o por terceros, y hacer público mediante sitios web u otros medios; **datos técnicos**, económicos, ambientales, etc; sobre vehículos eléctricos y alternativos disponibles en el mercado, así como **comparativas**, relevamientos **estadísticos**, etc.
- 6) Para favorecer lo anterior, entre otras cosas, podrá establecer por sí o mediante colaboración con terceros órganos de apoyo técnico, estadístico, etc., a semejanza de los de Seguridad Vial, como un **Instituto Nacional de Movilidad Sostenible, Observatorio Nacional de Movilidad Sostenible**, u otros.
- 7) Constituir un canal para la **atención primaria e integral**, de las empresas, los particulares, etc; interesados en producir, consumir, reciclar, disponer etc; los vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas relacionados con la presente norma; **facilitando y agilizando trámites**, inscripciones, etc. en las diferentes reparticiones públicas involucradas, con las que establecerá los mecanismos de articulación correspondientes.
- 8) Para apoyar territorialmente lo anterior podrá establecer por sí o mediante acuerdo con terceros, **delegaciones o representaciones** regionales, provinciales y/o municipales.

ARTÍCULO 2 - PRESIDENTE. Presidirá la Agencia el Ministro de Producción con las siguientes facultades:.

- 1) Realizar la supervisión estratégica de la Agencia y la evaluación de los resultados en la materia.
- 2) Presidir las sesiones de los Concejos y/o Comisiones Consultivas.
- 3) Solicitar sesiones extraordinarias de los Concejos y/o Comisiones Consultivas.
- 4) Designar miembros de los Concejos y/o Comisiones Consultivas y sus Mesas Ejecutivas.

ARTÍCULO 3 - DIRECTOR EJECUTIVO. El Director Ejecutivo de la Agencia tendrá las siguientes facultades:

- 1) Ejercer la administración de la Agencia suscribiendo a tal fin los actos administrativos pertinentes.
- 2) Dirigir la elaboración de los planes de la Agencia.
- 3) Dictar las normas reglamentarias necesarias para el funcionamiento operativo de la Agencia.
- 4) Convocar sesiones y ejercer la secretaría ejecutiva con voz y voto de Concejos y/o Comisiones Consultivas y Mesas Ejecutivas, ejerciendo su presidencia en ausencia del Presidente de la Agencia.
- 5) Designar de acuerdo con el Presidente de la Agencia, miembros de los Concejos y/o Comisiones Consultivas y sus Mesas Ejecutivas.
- 6) Promover las relaciones institucionales de la Agencia 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.
- 7) Promover y gestionar la obtención de recursos y fondos públicos y privados, locales y extranjeros, para el cumplimiento de los objetivos de la Agencia.
- 8) Aceptar herencias, legados, donaciones y subvenciones que le asignen a la Agencia, organismos públicos o privados, nacionales o extranjeros.
- 9) Requerir a los distintos organismos de la administración pública la comisión transitoria de personal idóneo en la materia que fuere necesario para el funcionamiento de la Autoridad.

ARTÍCULO 4 - CONSEJO CONSULTIVO. Su misión será la de **asistir al Director Ejecutivo** de la Agencia, como órgano de coordinación y consulta **no-vinculante**. Se conformarán por invitación del Ministro que preside la Agencia y/o sugerencia de otros Ministerios del Poder Ejecutivo. Estará subdividido en Comisiones como la Interministerial, Federal, Multisectorial y/u otras que el Presidente y/o Director de la Agencia estimen convenientes. Cada una de ellas estará presidida por Presidente de la Agencia, y su Secretario General será el Director Ejecutivo de la Agencia; los que a su vez conformarán la **Mesa Ejecutiva** de cada Comisión junto a 3 miembros de la misma que actuarán como Titulares y otros 3 como Suplentes. Los integrantes de la Mesa Ejecutiva de cada Comisión, serán designados por el Presidente y/o Director de la Agencia, contemplando las sugerencias de los integrantes de la Comisión. Inicialmente se conformarán las siguientes comisiones:

- 1) COMISIÓN INTERMINISTERIAL. Formada además del Presidente y el Director de la Agencia, por al menos un representante de los Ministerios de Tránsito y Transporte, Energía y Minería, Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, y otros; o los que los sucedan en funciones.
- 2) COMISIÓN FEDERAL. Formada además del Presidente y el Director de la Agencia, por al menos un representante de las Provincias, que hayan adherido a la Ley, y otros.
- 3) COMISIÓN MULTISECTORIAL. Formada además del Presidente y el Director de la Agencia, por representantes de las Cámaras Empresarias; Asociaciones Gremiales y Profesionales; Organismos Técnicos y Académicos, y/u otras Organizaciones relacionadas al tema.

ANEXO 4: CATEGORÍAS VEHICULARES

Clasificación de Vehículos de Acuerdo a Características Técnicas y sus Excepciones

Sección A. EXCEPCIONES PREVIAS

ARTÍCULO 5 - Se incluyen entre las **excepciones al tratamiento como vehículo motorizado**, a los siguientes vehículos:

1. **CICLORODADO ELÉCTRICO CLASE “A”**: ciclodorados **con asistencia eléctrica al pedaleo** (EPAC: Electric Power Assisted Cycles), que se ajustan a la Norma IRAM 60020-2017, u otras que establezca la autoridad de aplicación.
2. **CICLORODADO ELÉCTRICO CLASE “B”**: ciclodorados con características **similares** a los del inciso anterior, pero donde su motor puede ser accionado directamente por un **acelerador** o mecanismo similar sin necesidad de pedaleo; según **especificaciones, consideraciones de seguridad** u otras que establezca la autoridad de aplicación.
3. **VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL**: vehículos eléctricos **diferentes a un ciclodorado convencional** por su formato, número o disposición de ruedas, o que no posee pedales, asiento u otras características especiales; pero con prestaciones **similares a un ciclodorado eléctrico**. Como medida transitoria y hasta tanto la autoridad de aplicación se expida al respecto; se toman como referencia las definiciones y características establecidas para esta categoría por la Ordza de Circulación de Vehíc y Peatones, modif 2013 Art.11, Inciso 6, Anexo I de Barcelona-España, estableciéndose: que podrán circular por vías peatonales a una velocidad máxima de SEIS KILÓMETROS POR HORA (**6 km/h**); y por Bicisendas, Ciclovías y Ciclocarriles o similar, a una velocidad máxima de VEINTICINCO KILÓMETROS POR HORA (**25 km/h**), siempre que cumplan con un ancho máximo de OCHENTA CENTÍMETROS (**80 cm**), un peso o masa en orden de marcha de hasta CINCUENTA KILOGRAMOS (**50 kg**); y/o las **consideraciones técnicas, de seguridad** u otras que establezca la autoridad de aplicación.
4. **Otros que la autoridad de aplicación estipule**, respetando los principios rectores y el espíritu de mayor promoción a lo más sostenible, de la presente norma.

Sección A. CLASIFICACIÓN

ARTÍCULO 6 - **DETERMINACIÓN DE LA MASA EN ORDEN DE MARCHA**. A los fines de establecer las categorías vehiculares correspondientes, la masa en orden de marcha de un vehículo se determinará de la siguiente manera:

- 1) La masa en orden de marcha de un vehículo se determinará midiendo la masa del vehículo sin carga listo para su uso normal e **incluirá** la masa de:
 - a) los líquidos;
 - b) el equipo estándar conforme a las especificaciones del fabricante;
 - c) el «combustible» contenido en el depósito, que estará lleno hasta el 90 % de su capacidad, como mínimo.

A efectos de la presente letra:

- i) si la propulsión del vehículo se hace con un «combustible líquido», este se considerará «combustible»,
 - ii) si la propulsión del vehículo se hace con una «mezcla líquida de combustible y aceite»:— si el combustible para la propulsión del vehículo y el aceite de lubricación han sido mezclados previamente, esa «mezcla previa» se considerará «combustible»,— si el combustible para la propulsión del vehículo y el aceite de lubricación se almacenan por separado, solo el «combustible» propulsor se considerará «combustible», o
 - iii) si la propulsión del vehículo se hace con un combustible gaseoso o un combustible gaseoso licuado, o si funciona con aire comprimido, la masa del «combustible» contenido en el o los depósitos de combustible gaseoso podrá fijarse en 0 kg;
- d) la carrocería, de la cabina y de las puertas, y
 - e) los cristales, de los dispositivos de remolque, de la(s) rueda(s) de repuesto y de las herramientas.
- 2) La masa en orden de marcha de un vehículo **no incluirá** la masa de:
 - a) el **conductor** (75 kg) y del pasajero (65 kg);
 - b) las **máquinas** o del equipo instalados en la zona de la **plataforma de carga**;
 - c) en el caso de un vehículo de propulsión híbrida o eléctrica pura, **las baterías** de propulsión y/o **celdas de combustible y depósitos** asociados;
 - d) en el caso de un vehículo monocombustible, bicombustible o multicomcombustible, el sistema para combustible gaseoso y la masa de los **depósitos de almacenamiento del combustible gaseoso**, y

- e) en caso de propulsión con aire precomprimido, los **depósitos de almacenamiento del aire comprimido**.

ARTÍCULO 7 - Se reemplaza la “**Clasificación de vehículos de acuerdo a las características técnicas**”, establecida en la reglamentación de la Ley 24449-1994 de Tránsito, por el Decreto 779-1995, Anexo 1, Art.28, y normativa correlacionada; por la siguiente:

1. **Categoría Le** (motovehículo): vehículos motorizados con **menos de cuatro** ruedas; **o que teniendo cuatro o más** ruedas posean una masa en orden de marcha inferior o igual a SEIS CIENTOS (**600 kg**), sin incluir para vehículos eléctricos o híbridos, la masa de las baterías de propulsión y/o celdas de combustible y depósitos asociados, y con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a QUINCE KILOVATIOS (**15 kW**).
 - 1.1. **L1e** (velocípedos eléctricos y ciclomotores): vehículos de hasta cuatro ruedas con velocidad máxima por construcción no superior a CUARENTA Y CINCO KILOMETROS POR HORA (**45 Km/h**), con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (**50 cc.**) o en el caso de eléctricos, híbridos y alternativos a los de motor de combustión interna, con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a CUATRO KILOVATIOS (**4 kW**).

Se subdivide en las siguientes Clases:

 - 1.1.1. **L1e-A** (velocípedo eléctrico): vehículos eléctricos y alternativos a los de motor de combustión interna, de **hasta cuatro ruedas** con una velocidad de diseño máxima no superior a CUARENTA KILÓMETROS POR HORA (**40 km/h**).y una potencia continua nominal máxima inferior o igual a UN KILOVATIO (**1 kW**).
 - 1.1.2. **L1e-B** (ciclomotor): vehículos de **hasta dos ruedas** con una velocidad máxima por construcción no superior a CUARENTA Y CINCO KILOMETROS POR HORA (**45 Km/h**), con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (**50 cc.**); y en el caso de eléctricos, híbridos y alternativos a los de motor de combustión interna, con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a CUATRO KILOVATIOS (**4 kW**).
 - 1.2. **L2e** (ciclomotor de tres ruedas): vehículos de **tres ruedas** con una velocidad máxima por construcción no superior a CUARENTA Y CINCO KILOMETROS POR HORA (**45 Km/h**); con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (**50 cc.**); y en el caso de eléctricos e híbridos con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a CUATRO KILOVATIOS (**4 kW**).
 - 1.3. **L3e** (motocicleta): vehículos de hasta **dos ruedas sin sidecar** con una velocidad máxima por construcción **superior a** CUARENTA Y CINCO KILOMETROS POR HORA (45 Km/h); con una capacidad de cilindrada mayor a los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.); y en el caso de eléctricos, híbridos y alternativos a los de motor de combustión interna, con una potencia continua nominal máxima superior a CUATRO KILOVATIOS (4 kW).
 - 1.4. **L4e** (motocicleta con sidecar): vehículos de **dos ruedas con sidecar** con una velocidad máxima por construcción **superior a** CUARENTA Y CINCO KILOMETROS POR HORA (45 Km/h); con una capacidad de cilindrada mayor a los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.); y en el caso de eléctricos, híbridos y alternativos a los de motor de combustión interna, con una potencia continua nominal máxima superior a CUATRO KILOVATIOS (4 kW).
 - 1.5. **L5e** (triciclo motorizado): vehículos de **tres ruedas** cuya masa en vacío sea inferior o igual a MIL KILOGRAMOS (**1.000 kg**); con velocidad máxima por construcción **superior a** CUARENTA Y CINCO KILOMETROS POR HORA (45 Km/h); con una capacidad de cilindrada mayor a los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.); y en el caso de eléctricos, híbridos y alternativos a los de motor de combustión interna, con una potencia continua nominal máxima **superior a** CUATRO KILOVATIOS (4 kW); así como vehículos de tres ruedas que no pueden clasificarse como L2e.

Se subdivide en las siguientes Clases:

 - 1.5.1. **L5e-A** (triciclo **para carretera**): con un máximo de **cinco plazas** de asiento incluida la plaza de asiento del conductor, y equipamiento de seguridad e iluminación aptos para circulación urbana y de carretera.
 - 1.5.1.1. **A1**: con un máximo de **dos plazas**, asientos a **horcajadas** y sin habitáculo.
 - 1.5.1.2. **A2**: con un máximo de **dos plazas**, asientos **no a horcajadas con cinturones** de seguridad; y **con habitáculo** cerrado o semicerrado para el conductor y los pasajeros, accesible por tres lados como máximo.
 - 1.5.1.3. **A3**: ídem anterior, excepto con un máximo de **cinco plazas** de asiento incluida la plaza de asiento del conductor.

- 1.5.2. **L5e-B** (triciclo **todo terreno**): con un máximo de **tres plazas** de asiento incluida la plaza de asiento del conductor
- 1.5.2.1. **B1**: con un máximo de **dos plazas**, asientos a **horcajadas** y sin habitáculo.
- 1.5.2.2. **B2**: con un máximo de **dos plazas**, asientos **no a horcajadas con cinturones** de seguridad, y **con habitáculo**, jaula o barras antivuelco.
- 1.5.2.3. **B3**: ídem anterior, excepto con un máximo de **cinco plazas** de asiento incluida la plaza de asiento del conductor.
- 1.6. **L6e** (cuatriciclo liviano): vehículos de **cuatro o más ruedas** cuya masa en orden de marcha sea inferior o igual a CUATROCIENTOS VEINTICINCO KILOGRAMOS (**425 kg**), sin incluir para vehículos eléctricos o híbridos, la masa de las baterías de propulsión y/o celdas de combustible y depósitos asociados; con velocidad máxima por construcción inferior o igual a CUARENTA Y CINCO KILOMETROS POR HORA (**45 Km/h**); con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (**50 cc.**); o en el caso de eléctricos, híbridos y alternativos a los de motor de combustión interna, con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a CUATRO KILOVATIOS (**4 kW**), a excepción de la subcategorías L6e-A2 y B2, con hasta SEIS KILOVATIOS (**6 kW**).
Se subdivide en las siguientes Clases:
- 1.6.1. **L6e-A** (cuatriciclo liviano **para carretera**): con un máximo de **dos plazas** de asiento incluida la plaza de asiento del conductor, y equipamiento de seguridad e iluminación aptos para circulación urbana y de carretera.
- 1.6.1.1. **A1**: asientos a **horcajadas** y **sin** habitáculo.
- 1.6.1.2. **A2** (cuatrimóvil liviano): asientos **no a horcajadas con cinturones** de seguridad; y **con habitáculo** cerrado o semicerrado para el conductor y los pasajeros, accesible por tres lados como máximo.
- 1.6.2. **L6e-B** (cuatriciclo liviano **todo terreno**): con un máximo de **dos plazas** de asiento incluida la plaza de asiento del conductor
- 1.6.2.1. **B1** asientos a **horcajadas** y **sin** habitáculo.
- 1.6.2.2. **B2** (buggy liviano): asientos **no a horcajadas con cinturones** de seguridad; y **con habitáculo**, jaula o barras antivuelco.
- 1.7. **L7e** (cuatriciclo pesado): vehículos de **cuatro o más ruedas** cuya masa en orden de marcha sea inferior o igual a SEIS CIENTOS (**600 kg**), sin incluir para vehículos eléctricos o híbridos, la masa de las baterías de propulsión y/o celdas de combustible y depósitos asociados; con velocidad máxima por construcción superior a CUARENTA Y CINCO KILOMETROS POR HORA (45 Km/h); y con motorización de potencia continua nominal máxima inferior o igual a QUINCE KILOVATIOS (**15 kW**); así como cuatriciclos o similar que no pueden clasificarse como L6e.
Se subdivide en las siguientes Clases:
- 1.7.1. **L7e-A** (cuatriciclo pesado **para carretera**): con un máximo de **cuatro plazas** de asiento incluida la plaza de asiento del conductor, y equipamiento de seguridad e iluminación aptos para circulación urbana y de carretera.
- 1.7.1.1. **A1**: con un máximo de **dos plazas**, asientos a **horcajadas** y **sin** habitáculo.
- 1.7.1.2. **A2** (cuatrimóvil pesado): con un máximo de **dos plazas**, asientos **no a horcajadas con cinturones** de seguridad; y **con habitáculo** cerrado o semicerrado para el conductor y los pasajeros, accesible por tres lados como máximo.
- 1.7.1.3. **A3** (cuatrimóvil cuatriplaza): ídem anterior, excepto con un máximo de **cuatro plazas** de asiento incluida la plaza de asiento del conductor.
- 1.7.2. **L7e-B** (cuatriciclo pesado **todo terreno**): con un máximo de **cuatro plazas** de asiento incluida la plaza de asiento del conductor
- 1.7.2.1. **B1**: con un máximo de **dos plazas**, asientos a **horcajadas** y **sin** habitáculo.
- 1.7.2.2. **B2** (buggy pesado): asientos **no a horcajadas con cinturones** de seguridad; y **con habitáculo**, jaula o barras antivuelco..
- 1.7.2.3. **B3** (buggy cuatriplaza): ídem anterior, excepto con un máximo de **cuatro plazas** de asiento incluida la plaza de asiento del conductor.
2. **Categoría Me**: Vehículo automotor utilizado para el transporte **de pasajeros**, que tiene por lo menos cuatro ruedas, o que tiene tres ruedas cuando el peso máximo excede los MIL KILOGRAMOS (1.000 kg). Vehículos articulados que constan de DOS (2) unidades inseparables pero que articuladas se consideran como vehículos individuales. En el caso de eléctricos, híbridos y alternativos a los de motor de combustión interna, los pesos estipulados para cada subcategoría **no incluyen** la masa de las baterías.

- 2.1. **M1e**: Vehículos para transporte de pasajeros, que no contengan más de OCHO (8) asientos además del asiento del conductor y que, cargado, no exceda de un peso máximo de TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg).
- 2.2. **M2e**: Vehículos para transporte de pasajeros, con más de OCHO (8) asientos excluyendo el asiento del conductor, y que no excedan el peso máximo de CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg).
- 2.3. **M3e**: Vehículos para transporte de pasajeros, con más de OCHO (8) asientos excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg).
3. **Categoría Ne**: Vehículo automotor utilizado para transporte **de carga**, que tiene por lo menos cuatro ruedas; o que tiene tres ruedas cuando el peso máximo excede los MIL KILOGRAMOS (1.000 kg). En el caso de eléctricos, híbridos y alternativos a los de motor de combustión interna, los pesos estipulados para cada subcategoría **no incluyen** la masa de las baterías.
 - 3.1. **N1e**: Vehículos utilizados para transporte de carga, con un peso máximo que no exceda los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg).
 - 3.2. **N2e**: Vehículos utilizados para transporte de carga, con un peso máximo superior a los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg), pero inferior a los DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg).
 - 3.3. **N3e**: Vehículo para transporte de carga, con un peso máximo superior a los DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg).
4. **Categoría Oe**: Acoplados (incluyendo semiacoplados). Vehículo básicamente no automotor, destinado a ser remolcado, cuya construcción es tal que ninguna parte de su peso se transmite a otro vehículo; pero **que puede contar con motorización eléctrica**, cuando ésta sea dirigida desde el vehículo remolcador o de forma remota o autónoma según estipule la autoridad de aplicación; y en cuyo caso **no se incluirá** la masa de las baterías en los pesos estipulados para cada subcategoría.
 - 4.1. **O1e**: Acoplados con UN (1) eje, que no sean semiacoplados, con un peso máximo que no exceda los SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 kg).
 - 4.2. **O2e**: Acoplados con un peso máximo que no exceda los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.), y que no sean los acoplados de la Categoría O1.
 - 4.3. **O3e**: Acoplados con un peso máximo superior a los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.), pero que no exceda los DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg).
 - 4.4. **O4e**: Acoplados con un peso máximo superior a los DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg).

ARTÍCULO 8 - La autoridad de aplicación estudiará la forma y oportunidad de actualizar la presente clasificación incorporando las **Categorías T, C, R y S**; utilizadas en normativas internacionales y que se detallan mas abajo; aunque los eléctricos, híbridos y alternativos a los de motor de combustión interna integrantes de las mismas, serán elegibles desde el momento presente para participar de los regimenes promocionales establecidos para vehículos eléctricos y sistemas de movilidad sostenible; y en su caso, los pesos estipulados para cada subcategoría **no incluirán** la masa de las baterías.

5. **Categoría Te**: todos los tractores **de ruedas**.
6. **Categoría Ce**: tractores **de orugas**, desplazados por orugas o por una combinación de ruedas y orugas, cuyas subcategorías se definen por analogía con la categoría T.
7. **Categoría Re**: **remolques**; que pueden contar con **motorización eléctrica**, cuando ésta sea dirigida desde el vehículo remolcador o de forma remota o autónoma.
8. **Categoría Se**: **equipos intercambiables remolcados**; que pueden contar con **motorización eléctrica**, cuando ésta sea dirigida desde el vehículo remolcador o de forma remota o autónoma.

ANEXO 5: LICENCIAS DE CONDUCIR

Clases de Licencias de Conducir

Particulares	A	A Motovehículos de hasta 2 ruedas	<p>A.1 Motovehículos de hasta dos ruedas y hasta 50 c.c. de cilindrada; o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de hasta cuatro kilovatios (4 kW) de potencia. Relación máxima de potencia/peso: 0,1 kW/kg. Puede tramitarse desde los 16 años.</p> <p>A.2.1 Motovehículos de hasta dos ruedas de más de 50 c.c. y hasta 150 c.c. de cilindrada; o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de más de cuatro kilovatios (4 kW) y hasta ocho kilovatios (8 kW) de potencia. Puede tramitarse desde los 17 años.</p> <p>A.2.2 Motovehículos de hasta dos ruedas de más de 150 c.c. y hasta 300 c.c. de cilindrada; o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de más de ocho kilovatios (8 kW) y hasta doce kilovatios (12 kW) de potencia. Los menores de 21 años deben acreditar haber tenido habilitación por 2 años en la clase A.2.1.</p> <p>A.3 Motovehículos de hasta dos ruedas de más de 300 c.c. de cilindrada, o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de más de doce kilovatios (12 kW) de potencia. Relación máxima de potencia/peso: 0,2 kW/kg. Los menores de 21 años deben acreditar haber tenido habilitación por 2 años en clase A.2.2</p>
Profesionales	PA	PA Profesionales motovehículos de hasta 2 ruedas	<p>A.4.1 Motovehículos de tres o cuatro ruedas hasta 50 c.c. de cilindrada, o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de hasta cuatro kilovatios (4 kW) de potencia. Puede tramitarse desde los 17 años.</p> <p>A.4.2 Motovehículos de tres o cuatro ruedas de más de 50 c.c. y hasta 150 c.c. de cilindrada, o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de más de cuatro kilovatios (4 kW) y hasta ocho kilovatios (8 kW) de potencia. Puede tramitarse desde los 17 años.</p> <p>A.4.3 Motovehículos de tres o cuatro ruedas de más de 150 c.c. y hasta 300 c.c. de cilindrada, o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de más de ocho kilovatios (8 kW) y hasta doce kilovatios (12 kW) de potencia. Los menores de 21 años deben acreditar haber tenido habilitación por dos años en la clase A.4.2</p> <p>A.4.4 Motovehículos de tres o cuatro ruedas de más de 300 c.c. de cilindrada, o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de más de doce kilovatios (12 kW) de potencia hasta quince kilovatios (15 kW). Los menores de 21 años deben acreditar haber tenido habilitación por 2 años en la Clase A.4.3</p> <p>P.A.1 Clase profesional para motovehículos de hasta dos ruedas y hasta 50 c.c. de cilindrada, o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de más de hasta cuatro kilovatios (4 kW) de potencia. Relación máxima de potencia/peso: 0,1 kW/kg. Deberá acreditar antigüedad de un año en la subclase correspondiente.</p> <p>P.A.2.1 Clase profesional para motovehículos de hasta dos ruedas de más de 50 c.c. y hasta 150 c.c. de cilindrada, o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de más de cuatro kilovatios (4 kW) y hasta ocho kilovatios (8 kW) de potencia. Deberá acreditar antigüedad de un año en la subclase correspondiente.</p> <p>P.A.2.2 Clase profesional para motovehículos de hasta dos ruedas de más de 150 c.c. y hasta 300 c.c. de cilindrada, o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de más de ocho kilovatios (8 kW) y hasta doce kilovatios (12 kW) de potencia. Deberá acreditar antigüedad de un año en la subclase correspondiente.</p> <p>P.A.3 Clase profesional para motovehículos de hasta dos ruedas de más de 300 c.c. de cilindrada, o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de más de doce kilovatios (12 kW) de potencia. Relación máxima de potencia/peso: 0,2 kW/kg. Deberá acreditar antigüedad de un año en la subclase correspondiente.</p>
	PA4	PA4 Profesionales motovehículos de 3 o 4 ruedas	<p>P.A.4.1 Clase profesional para motovehículos de tres o cuatro ruedas hasta 50 c.c. de cilindrada, o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de hasta cuatro kilovatios (4 kW) de potencia. Deberá acreditar antigüedad de un año en la subclase</p>

		ruedas		correspondiente.
			P.A.4.2	Clase profesional para motovehículos de tres o cuatro ruedas de más de 50 c.c. y hasta 150 c.c. de cilindrada, o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de más de cuatro kilovatios (4 kW) y hasta ocho kilovatios (8 kW) de potencia. Deberá acreditar antigüedad de un año en la subclase correspondiente.
			P.A.4.3	Clase profesional para motovehículos de tres o cuatro ruedas de más de 150 c.c. y hasta 300 c.c. de cilindrada, o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de más de ocho kilovatios (8 kW) y hasta doce kilovatios (12 kW) de potencia. Deberá acreditar antigüedad de un año en la subclase correspondiente.
			P.A.4.4	Clase profesional para motovehículos de tres o cuatro ruedas de más de 300 c.c. de cilindrada, o en el caso de los eléctricos, híbridos y alternativos a los de combustible fósil, aquellos de más de doce kilovatios (12 kW) de potencia hasta quince kilovatios (15 kW). Deberá acreditar antigüedad de un año en la subclase correspondiente.
Particulares	B	Automóviles Particulares	B.1	Automóviles, camionetas y utilitarios hasta 3.500 kg. de peso. Puede tramitarse desde los 17 años.
			B.2	Automóviles, camionetas y utilitarios hasta 3.500 kg. de peso, con un acoplado de hasta 750 kg. de peso, o casa rodante no motorizada. Deberá acreditar antigüedad de un año en clase B1.
Profesionales	C	Carga	C	Camión sin acoplado ni semiacoplado y casas rodantes motorizadas de más de 3.500 kg. de peso. Incluye B.1. Deberá acreditar antigüedad de un año en clase B1, ser mayor de 21 y menor de 65 años para la obtención por primera vez.
			D	Transporte de Pasajeros
	D.2.1	Vehículos de transporte desde 5 y hasta 20 pasajeros, excluido el conductor. Incluye clases B.1 y D.1. Deberá acreditar antigüedad de un año en clase B1, ser mayor de 21 y menor de 65 años para la obtención por primera vez.		
	D.2.2	Vehículos de transporte de más de 20 pasajeros, excluido el conductor. Incluye Clases B.1, D.1 y D.2.1. Deberá acreditar antigüedad de un año en clase B1 y ser mayor de 21 años.		
	E	Camiones y maquinaria especial no agrícola	E.1	Camiones articulados, con acoplado o semiacoplado. Incluye Clases B (B1 y B2) y C. Deberá acreditar antigüedad de un año en clase B1, ser mayor de 21 y menor de 65 años para la obtención por primera vez.
			E.2	Maquinaria especial no agrícola. Deberá acreditar antigüedad de un año en clase B1, ser mayor de 21 y menor de 65 años para la obtención por primera vez. La licencia contendrá una leyenda aclarando el tipo específico de vehículo que habilita a conducir. El examen práctico se desarrollará en el ámbito donde se halle el vehículo, en tanto el mismo se encuentre dentro de los límites de la jurisdicción correspondiente. La fecha y hora de dicho examen se establecerá conforme a la disponibilidad del examinador.
Otras	F	Vehículos Adaptados	F	Vehículos especialmente adaptados para personas con necesidades especiales. Serán evaluados por una junta técnica con el vehículo que posea las adaptaciones y/o equipamiento especial necesario y compatible con la discapacidad del administrado.
			G	Vehículos Agrícolas
	G.2	Maquinaria especial agrícola. El examen práctico se desarrollará en el ámbito donde se halle el vehículo, en tanto el mismo se encuentre dentro de los límites de la jurisdicción correspondiente. La fecha y hora de dicho examen se establecerá conforme a la disponibilidad del examinador.		

ANEXO 6: ETIQUETA DE SUSTENTABILIDAD VEHICULAR

ARTÍCULO 1 - Se adopta como **Etiqueta de Sustentabilidad Vehicular (ESV)** de **VENTA** una versión nacional definida por la Autoridad de Aplicación, tomando como base la correspondiente de la EPA (Agencia de protección Ambiental de los EEUU), incluyendo los agregados y/o correcciones sugeridos por la Universidad de Kansas, según modelos y antecedentes provistos a continuación:



(a) Labels for small/medium-sized car

EEUU: Universidad de Kansas, propuesta de modificación para Etiqueta vehicular de la EPA, agregándole abajo izq: A) "Total Monthly Cost of Ownership" (costo total de propiedad por mes); y abajo der: B) el precio sugerido del vehículo

<https://www.sciencedaily.com/releases/2015/02/150218101837.htm>

EEUU: Etiqueta actual de economía de combustible y ambiente (español) <http://www.fueleconomy.gov/feq/label/eslearn-more-PHEV-label.shtml>

EEUU: Fuel Economy and Environment Labels Regulations (inglés) <https://www3.epa.gov/otaq/carl/label/regulations.htm>

EEUU: Fuel Economy and Environment Labels Examples: Gasoline, Diesel, Nat Gas, Ethanol, HEV, PHEV, BEV, Hidrogen, Gasoline 2 (inglés) http://www.fueleconomy.gov/feq/label/docs/EPA_FE_Label-052311.pdf

ARTÍCULO 2 - Se adopta como **Etiqueta de Sustentabilidad Vehicular (ESV)** de **CIRCULACIÓN**, inicialmente y hasta tanto la Autoridad de Aplicación decida modificarla; una variación de las Obleas de Revisión Técnica Vehicular Obligatoria (RTO), a las que se agregará un símbolo suficientemente grande y visible para un agente de tránsito o similar; compuesto por **una letra y un número** (ej. A1), incluyendo las letras de la A hasta la G con **gradación de colores** de verde a amarillo y rojo, y los números del 1 al 3; como indicación del grado de sustentabilidad ambiental del vehículo, y su correspondiente nivel de acceso a beneficios de circulación, estacionamiento u otros; según modelos y antecedentes provistos mas abajo.

ARTÍCULO 3 - De manera transitoria y hasta que la autoridad de aplicación disponga algo diferente, se define para las ESV de Circulación la siguiente correspondencia de letras y tipos de vehículos, con colores en la gama del verde para A y B, del amarillo para C y D, y del rojo para E, F y G:

- 1) **A: Eléctricos a Batería, a Pila de Hidrógeno, u otros de cero emisiones al circular.**
- 2) **B: Híbridos Enchufables**
- 3) **C: Combustión a Biocombustible 100%, o combustible flexible (ej. E85: Gasolina+Etanol al 85%); o combustión con mezcla de GNC mas Hidrógeno.**
- 4) **D: Híbridos No Enchufables**
- 5) **E: Combustión con equipo de GNC**
- 6) **F: Combustión a Nafta**
- 7) **G: Combustión Diesel**

ARTÍCULO 4 - Modelo gráfico con referencias para la ESV de Circulación basada en Oblea de RTO:



Nacional, normativa actual sobre: Revisión Técnica Obligatoria <http://www.cent.gov.ar/revison-tecnica-obligatoria-rto/>
Obleas de Revisión Técnica Obligatoria, ej. Tucumán http://www.vvtucuman.com.ar/sitio/vvt-tucuman.php?categoria_id=33&articulo_id=881

ANEXO 7: ADHESIÓN PROVINCIAS Y MUNICIPIOS

Recomendaciones para Congruencia Normativa con Provincias y Municipios

ARTÍCULO 1 - Se recomienda a las Provincias, Municipios o similar que adhieran a esta ley, a los fines de garantizar la congruencia normativa, facilitar la cooperación y articular la participación en las acciones financiadas con el Fondo Nacional establecido por la presente; incluir en su norma de adhesión y planes consecuentes, las siguientes consideraciones:

1. **DECLARACIÓN DE INTERÉS.** Declarar de interés Provincial/Municipal, a los vehículos eléctricos y alternativos, sus componentes, infraestructura de carga y demás sistemas de movilidad sostenible, mencionados en la presente norma.
2. **AUTORIDAD DE APLICACIÓN, FONDO Y PRESUPUESTO.** Establecer una autoridad de aplicación, fondo y presupuesto concordantes con los establecidos por la presente norma.
3. **PRINCIPIOS RECTORES.** Adherir a los establecidos en los anexos de la norma nacional.
4. **DEFINICIONES.** Adherir a las establecidas en los anexos de la presente norma.
5. **CATEGORÍAS VEHICULARES.** Adherir a las establecidas en los anexos de la presente norma.
6. **LICENCIAS DE CONDUCIR.** Adherir a las establecidas en los anexos de la presente norma.
7. **PROMOCIÓN ECONÓMICA.** Considerar promociones en los siguientes ítems:
 - a. **PATENTE, INGRESOS BRUTOS, SELLOS Y OTROS IMPUESTOS A VEHÍCULOS AUTOMOTORES.** Reducir los impuestos para los vehículos eléctricos y alternativos.
 - b. **REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA.** Reducir el costo de la misma para los vehículos eléctricos y alternativos.
 - c. **PEAJE.** Propiciar promociones para los vehículos eléctricos y alternativos en las autopistas locales.
 - d. **RECARGA.** Propiciar promociones de la Empresa local de electricidad, tanto respecto al monto fijo a pagar por potencia contratada específicamente para cargadores de vehículos eléctricos, como al precio de la energía consumida para tal fin.
 - e. **ESTACIONAMIENTO.** Propiciarán promociones para los vehículos eléctricos y alternativos.
 - f. **CRÉDITOS BLANDOS.** Propiciar ante Bancos u otras entidades crediticias con incidencia local; préstamos promocionales para los vehículos eléctricos y alternativos, su infraestructura de carga y sistemas relacionados.
 - g. **OTRAS** que la Autoridad de aplicación disponga.
8. **PROMOCIÓN DE CIRCULACIÓN.** Considerar promociones en los siguientes ítems:
 - a. **ZONAS, DÍAS Y HORARIOS EXCLUSIVOS.** La autoridad de aplicación correspondiente podrá establecer zonas, y/o días y/u horarios de circulación exclusiva, para vehículos eléctricos y alternativos.
9. **APOYO A PIONEROS Y EXPERIENCIAS PILOTO-DEMOSTRATIVAS.** Dentro de las promociones mencionadas más arriba; establecer un apartado especial para los vehículos y/o personas físicas o jurídicas que participen de programas de apoyo a Pioneros y Experiencias Piloto-Demostrativas; a través de los registros y la forma que la Autoridad de Aplicación disponga; para que gocen de beneficios promocionales excepcionales y superiores al resto.
10. **PLAN ESTRATÉGICO.** En base a los lineamientos establecidos por la presente, la norma de adhesión podría encargar a su Autoridad de Aplicación la elaboración y actualización periódica, de una Planificación Estratégica y otra Operativa, que defina metas de corto, mediano y largo alcance; indicadores de seguimiento y cumplimiento; mecanismos de corrección de desvíos; y sistemas que permitan el acceso público a esta información.
11. **INFRAESTRUCTURA DE CARGA.** Establecer promociones concordantes con las de la presente norma.
12. **FLOTA ESTATAL.** Establecer metas y plazos escalonados, tendientes a su reemplazo completo por vehículos promocionados por la presente, exceptuando casos estratégicos, concordantes con las de la presente norma.
13. **EDUCACIÓN Y DIFUSIÓN.** Establecer promociones concordantes con las de la presente norma.

FUNDAMENTOS

INTRODUCCIÓN Y RESUMEN

Señor Presidente de la Honorable Cámara de Diputados Dr. Emilio Monzó, los abajo firmantes, miembros de la **Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos (AAVEA)**, entidad de bien público legalmente constituida y organización intermedia de **participación ciudadana**; humildemente elevamos este proyecto de ley a los señores legisladores, basado en más de 4 años de análisis y compilación de antecedentes normativos nacionales e internacionales, sumados a las actividades y experiencias locales ya en marcha de los profesionales, trabajadores, estudiantes, científicos, empresarios desde pequeños hasta grandes y otros entusiastas; que convergemos en esta asociación **multipartidaria y multisectorial** para contribuir a crear el marco legal necesario para fomentar un **potente y sostenible desarrollo industrial** de estos vehículos, sus componentes y sistemas relacionados en el país.

Lo hacemos con la certeza de que, debemos **aprovechar** rápida, profunda y estratégicamente; la actual **ventana histórica de oportunidad**, que presenta el escenario internacional del sector automotriz, que está sufriendo una disruptiva y veloz reconversión tanto tecnológica entre empresas como normativa entre países. Dentro del cual podemos crear las condiciones legales adecuadas para atraer **inversiones, reposicionarnos y fortalecer** la alicaída industria nacional de vehículos, autopartes y sistemas relacionados; para convertirnos **antes que otros** en los **líderes y referentes latinoamericanos** para esta nueva era que ya ha comenzado. La de los vehículos eléctricos y la novilidad sostenible, sus componentes como las baterías de litio, y los sistemas que garanticen su viabilidad económica en el tiempo, como las energías renovables y la economía circular de materiales.

Referido no solo a **automóviles**, sino desde **bicicletas eléctricas y otros pequeños vehículos** innovadores, hasta **buses y maquinaria agrícola**; híbridos, eléctricos o con otros sistemas y vectores energéticos alternativos.

Esto por un lado aumentará enormemente la **eficiencia y sustentabilidad** material y energética de esta industria para la **economía social** argentina a través del tiempo. Pero simultáneamente, no solo **garantizará** los **ingresos y fuentes de trabajo**, para las **empresas y gremios** locales frente a la reconversión automotriz que está ocurriendo en el mundo, sino que además con una ley para la promoción de las inversiones, fabricación, consumo y exportaciones **como la presente**; se aprovecha esta reconversión para incrementar notablemente la **producción industrial** del sector, el **porcentaje de autopartes** estratégicas nacionales (ejemplo las baterías de litio) y hasta las **exportaciones** de las mismas, comparadas con los vehículos fósiles actuales y sus autopartes.

Reconversión y **soluciones** estas que podrían tener un **costo mucho menor** para la sociedad argentina, que los millonarios **subsidios** previos que se requieren para seguir sosteniendo el **problema** de los vehículos y sistemas de transporte insostenibles, sumados a los también millonarios costos **posteriores como “externalidades”** que estos transfieren a la economía, salud y calidad de vida nacional; por **congestión**, agotamiento de **recursos** y contaminación por **residuos**.

Costos que ya pueden ser fácil y económicamente **evitables** mediante la combinación de cómo mínimo **cuatro tecnologías** o sistemas existentes y ya aplicados por la industria automotriz, al menos en aquellos países que los promueven. Estos son: 1) no solo los **vehículos eléctricos**; sino también 2) los **formatos** vehiculares innovadores y **modos** alternativos de transporte; así como su indispensable combinación con 3) **energías renovables** y 4) **economía circular** de materiales; estas dos últimas desde el diseño y fabricación del vehículo o sus componentes y a lo largo de todo su **ciclo de vida** (sean eléctricos o no).

Obviamente implementándolos, mediante programas **progresivos, públicos y explícitos** como marca la ley, para que productores y consumidores puedan adaptarse. Estableciendo para ello no solo metas de corto, mediano y largo plazo, sino los suficientes **beneficios y garantías fiscales** para poder alcanzarlas; siendo estos fijados por ley a 10, 20 o 30 años y más allá del gobierno de turno; garantizando en el tiempo el mayor beneficio a quienes decidan **invertir primero en fabricar o comprar** en Argentina estos vehículos, sus componentes y sistemas; **mucho más sostenibles para la economía**, salud y calidad de vida; tanto nuestra como de nuestros hijos.

Para aquellos legisladores, comisiones, asesores, etc; interesados en profundizar en el análisis de los **problemas y desafíos** que motivan esta ley, así como en las **soluciones y oportunidades** de desarrollo propuestas y disponibles para nuestro país (aunque solo por un breve lapso de tiempo **antes de que volvamos a perder el tren del desarrollo**); presentamos a continuación los considerandos del proyecto y luego como se aplican en los principales artículos de esta proyecto de ley:

MARCO GENERAL Y CONCEPTUAL

- Que los vehículos y sistemas de movilidad a nivel mundial, se encuentran experimentando una profunda **RECONVERSIÓN TECNOLÓGICA**, tendiente a garantizar además del tránsito y la seguridad vial como en el

siglo pasado, que en el actual los vehículos y sistemas de transporte también se vuelvan SOSTENIBLES para la economía social y calidad de vida de generación en generación; respecto de su consumo de RECURSOS materiales y energéticos, y contaminación por RESIDUOS sólidos, líquidos y gaseosos; a lo largo de su ciclo de vida.

- Que los vehículos convencionales y sistemas asociados; han tenido un impacto relativamente **POSITIVO** durante el siglo pasado; a pesar de su forma dañina para la economía social de largo plazo, de agotar recursos y contaminar por residuos; mientras se mantuvieron en **CANTIDADES** relativamente **BAJAS** y **TRANSFIRIENDO COSTOS** por daños hacia el actual siglo XXI.
- Que dadas las actuales tasas de crecimiento en la **CANTIDAD DE ESTE TIPO** de vehículos, recursos consumidos y residuos generados, ya se han rebasando local e internacionalmente múltiples puntos de inflexión donde los mismos se vuelven **INSOSTENIBLES** tanto para el tránsito como para la economía material y energética, no solo de generaciones futuras sino ya de las generaciones actuales; requiriendo anualmente millonarios SUBSIDIOS previos y generando anualmente millonarios EXTERNALIDADES o daños posteriores; que suman un **COSTO NETO MAYOR** que sus beneficios para la economía social, e incluso con costos anuales varias veces superiores, al de un plan de reemplazo por sistemas con **+80%** de tecnologías **SOSTENIBLES** de padres a hijos.
- Que entre estos nuevos paradigmas tecnológicos resulta de importancia estratégica la migración hacia **VEHÍCULOS ELÉCTRICOS** y **SISTEMAS ALTERNATIVOS** de movilidad, con utilización de **ENERGÍAS RENOVABLES** y **ECONOMÍA CIRCULAR DE MATERIALES** a lo largo de su ciclo de vida, para garantizar su sustentabilidad MATERIAL, ENERGÉTICA y ECONÓMICA a través del TIEMPO; sistemas que la **mayoría de las automotrices ya han comenzado a aplicar** en sus fábricas **fuera de nuestro país y donde se lo promueve**, y no solo en países industrializados, sino hasta en África.
- Que esta reconversión presenta una **VENTANA DE OPORTUNIDAD** durante los próximos **10 ó 20 años** para aquellas empresas y países emergentes, que logren **reposicionarse** antes de que se consolide el nuevo escenario tecnológico y productivo de la movilidad futura, con **INMENSAS INVERSIONES** internacionales realizándose, incluso en países vecinos para una de las principales nuevas autopartes como las baterías.
- Que nuestro país tiene posibilidades de mejorar el porcentaje de **COMPONENTES NACIONALES** en vehículos eléctricos respecto a los actuales a combustible fósil, así como aumentar la **PRODUCCIÓN** y **EXPORTACIÓN**, en especial de nuevos componentes y categorías vehiculares; así como de **LIDERAR LA RECONVERSIÓN** a eléctrica de la industria automotriz en **LATINOAMÉRICA**; con un adecuado **marco LEGAL, METAS clara** en el tiempo e **INCENTIVOS suficientes**, para acelerar esta reconversión hasta alcanzar escala suficiente para ser autosostenible.
- Que paralelamente desde hace más de 20 años se viene produciendo en estos temas una **EVOLUCIÓN NORMATIVA** en el mundo, incluso en el país; empezando por la reforma de la **Constitución Nacional** que en su Art.41 incorporó el derecho a un **desarrollo sostenible** de generación en generación, y la obligación para quién genere **daño ambiental** de hacerse cargo de su **recomposición**; cuyos principios y presupuestos mínimos detallan los Art. 4 y 6, de la Ley Nacional N° 25.675 General del **Ambiente y el Desarrollo Sostenible**; a los cuales debían ajustarse todas las actividades productivas de la nación, pero que hasta hoy 23 años después adeuda el sector de la movilidad.
- Que la **NORMATIVA INTERNACIONAL** para la sustentabilidad del sector de la movilidad, ya promueve fuertemente, tanto la **propulsión eléctrica** en viejas y **nuevas categorías** vehiculares, como la aplicación de **energías renovables** y **economía circular** de materiales tanto en eléctricos como de combustión.

DETALLE DE PROBLEMAS, SOLUCIONES Y OPORTUNIDADES DISPONIBLES

- Que en lo referido a los **COSTOS DE CAMBIAR VERSUS NO CAMBIAR**, según el internacional “Informe Stern: La Economía del Cambio Climático” (aceptado como válido tanto por la ONU como por la autoridad ambiental Argentina); evitar el Cambio Climático implicaría una inversión en reemplazo tecnológico de aproximadamente **2% PBI** de las naciones del mundo durante unas **pocas décadas**; pero no realizar este reemplazo implicaría una caída progresiva promedio de aproximadamente el **20% del PBI** antes de finalizar el siglo, de forma **estructural y permanente**, incluso mayor en países con economías dependientes del clima (como Argentina por su producción agropecuaria) que podrían caer hasta un 40% por pérdida climática de sus tierras fértiles.
- Que si bien las emisiones totales de nuestro país resultan más bajas si las comparamos con países que tienen 10 ó 20 veces más habitantes que el nuestro; si tomamos las **EMISIONES PER-CÁPITA** de gases de efecto invernadero (dióxido de carbono, metano y otros) **de un argentino promedio** según el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible Nacional, resultan superiores que las per-cápita estimadas como equitativamente sostenibles por habitante del planeta; o que las per-cápita promedio del planeta, o que las per-cápita de la mayoría de las economías emergentes (ej. Brasil, India, etc); e incluso mayores que varios países Europeos.
- Que según la Agencia Ambiental Europea, las **emisiones de CO2** del sector energético están disminuyendo pero las del **sector TRANSPORTE** siguen aumentando, **habiendo superado a las ENERGÉTICAS en 2014**.

- Que según la Organización Mundial de la Salud (OMS) de las **Naciones Unidas**, la **CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA** viene produciendo **7 MILLONES de muertos anuales** en 2014 y creciendo (sin contar las emisiones de CO₂); y si bien los vehículos de transporte no son la única fuente de esta contaminación, son una de las principales (en especial las partículas de carbón del gasoil, en las grandes ciudades de países subdesarrollados); junto a la producción de energía eléctrica y calefacción directa. Comparativamente las muertes por **violencia** interpersonal (la llamada “inseguridad”) son “solo” **1,6 millones** muertos/año (4,3 veces menos) y los accidente de **tránsito 1,25 millones** muertos/año (5,6 veces menos).
- Que además de las emisiones de CO₂ no-toxicas, con impacto global futuro y producidas por muchos países; el utilizar combustibles fósiles produce también **EMISIONES TÓXICAS**, como el llamado **MATERIAL PARTICULADO** o carbonilla de hidrocarburos, más los óxidos que derivan en ácidos de **AZUFRE y NITRÓGENO**; cuyas emisiones locales y actuales tiene impacto negativo sobre la salud y economía también locales y actuales; dado que en las **grandes urbes argentinas** sus concentraciones pueden superar varias veces los límites que la Organización Mundial de la Salud (OMS) considera tolerables; por lo que estarían produciendo **miles de muertos anuales y cientos de miles de casos de enfermedad, con millones de dólares en costos para el Estado**; cuando todo esto podría evitarse en gran medida con un plan de reemplazo progresivo del transporte público diesel por eléctrico como el promovido por esta ley, y a un costo anual muy inferior que los subsidios que consumen los buses diesel y los costos por daños a la salud que producen (según varios estudios como el del Ingeniero Sacco de la Universidad Nacional de La Plata)
- Que la Agencia Internacional de Energía Renovable (**IRENA**, por sus siglas en inglés), ha realizado un estudio sobre el costo “real” de los combustibles fósiles, incluyendo sus **externalidades o subsidios previos y costos posteriores** por contaminación y cambio climático; arribando a que mantenerlos le cuesta a la **economía social** unas **15 veces más** que reemplazarlos por energías renovables.
- Que la misma **IRENA** ha realizado un estudio sobre el crecimiento e **impacto positivo sobre la matriz energética de los Vehículos Eléctricos**, donde encontró que el *stock* de estos autos a nivel global crecerá más rápido de lo esperado, pudiendo alcanzar hacia **2030 aprox. un 15% del total**; los que podrían ser alimentados por energías renovables con solo agregar/reemplazar un **1,5% de la actual electricidad** fósil, e integrarlos positivamente a los sistemas eléctricos locales en **Redes Inteligentes**, con carga bidireccional entre el vehículo y el hogar o la red, sinérgica con la generación y acumulación distribuida de energía, etc.
- Que el Programa de la **ONU** para el Medio Ambiente, en su informe “actual aceleración de la movilidad eléctrica, para **reposicionarse internamente**, promoviendo los nuevos vehículos, la disponibilidad de redes de recarga y aplicando normas de emisiones y eficiencia energética más estrictas sobre los vehículos convencionales (gasolina, diésel, GNC), en lugar de profundizar su retraso tecnológico y de calidad de vida, ligado al inminente abandono de estas industrias con impacto neto deteriorante de la economía social de pares **Movilidad Eléctrica: Oportunidades para Latinoamérica**”. plantea que existen posibilidades para países de la región, de alcanzar un **liderazgo mediante acción política decidida**, público-privada, aprovechando la a hijos.
- Que la **Reunión de Alcaldes Latinoamericanos** de 2015, se comprometió a incorporar más de **100.000 BUSES eléctricos** en las 23 ciudades signatarias del compromiso, incluida la Ciudad Autónoma de Bs As
- Que a la mencionada insostenibilidad de los combustibles fósiles, se suma la **INEFICIENCIA ENERGÉTICA** y por lo tanto económica de los vehículos con motores de combustión interna **respecto de los vehículos ELÉCTRICOS** y ALTERNATIVOS como los promovidos por esta ley.
- Que además de la insostenibilidad energética de los vehículos convencionales, de similar importancia y sinérgica solución es la **INSOSTENIBILIDAD MATERIAL** de generación en generación, que tiene la convencional **ECONOMÍA LINEAL** de fabricación, utilización y disposición final de vehículos, en procesos llamados de la cuna a la tumba; **respecto de la nueva ECONOMÍA CIRCULAR** de materiales, desde el diseño hasta la disposición y/o tratamiento, reúso, reciclado natural o artificial de componentes, etc; en ciclos llamados “**de la cuna a la cuna**”; con sinérgica eficiencia y ahorro material, energético y económico para el país, las empresas y los usuarios; como lo promovido por esta ley.
- Que en este sentido especial atención merecen recursos como las tierras raras, el cobalto y otros materiales escasos o componentes **ESTRATÉGICOS** como las **baterías de LITIO**, etc; para promover que desde el diseño de las piezas se contemple y facilite su **reciclado, reúso, etc.**; o adecuada disposición final.
- Que por otro lado, al ritmo actual de crecimiento, el parque automotor se duplicará en no mucho más de 20 años, avanzando hacia una **CONGESTIÓN INSOSTENIBLE** si continuamos transportándonos como hasta ahora; mientras que promoviendo además del transporte público convencional, los nuevos **FORMATOS** y **CATEGORÍAS** de movilidad individual y las nuevas **MODALIDADES** de transporte como los llamados “car sharing”, “car pooling”, etc; se pueden conformar sistemas de movilidad más eficientes respecto a la ocupación de la vía pública y congestión, además de sinérgicamente más eficientes respecto a materiales y energías.
- Que respecto al mejoramiento de la **SEGURIDAD VIAL**, incorporando en esta normativa de movilidad sostenible la posibilidad de conducción **ASISTIDA** y/o **AUTÓNOMA**, según autorice la autoridad de aplicación en cada caso, se podría reduciría en un 40% o más los accidentes según la autoridad norteamericana del tema.

- Que todo lo anterior, requiere no solo los mismos sistemas de transporte pero eléctricos, con alguna mejora de la eficiencia energética o minimización de daños en algún efluente; sino **habilitar y promover COMBINADA Y SINÉRGICAMENTE** las diversas alternativas más sostenibles ya disponibles, en formatos vehiculares, modos de transporte, energías renovables, materiales sostenibles, y sistemas asociados.
- Que se amplía así las posibilidades de desarrollo local, entendido como mejora de la economía social y calidad de vida de generación en generación; para poder implementar el mandato constitucional del desarrollo sostenible en el sector de la movilidad; aprovechando la oportunidad histórica de la reconversión tecnológica que está experimentando el mercado vehicular internacional, para que al terminar este proceso la **INDUSTRIA NACIONAL** del sector se encuentra **MEJOR POSICIONADA** frente a la **NUEVA MOVILIDAD**, de lo que estaba frente al paradigma fósil; que desaparecerá según ya anunciaron grandes automotrices, y varios países incluso mediante leyes, que dejarán de circular en los alrededores del **2050**; incluso para algunos mucho antes.
- Que para ello es menester un marco legal que establezca una política de estado durante un período adecuadamente **AMPLIO**; con promociones **SUFICIENTES** y metas **CLARAS** de corto, mediano y largo plazo, fijadas **POR LEY** y de público conocimiento; para que productores y consumidores sepan hacia dónde **DIRIGIR SUS INVERSIONES**; hasta alcanzar la masa crítica suficiente para que la reconversión termine por sí sola.

DETALLE EXPLICATIVO DEL CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

- Que para que sea realmente efectiva en la consecución de sus fines, así como para evitar vacíos y solapamientos, la norma se organizó de manera **suficientemente INTEGRAL y MODULAR**, con un **“CUERPO”** dividido en 3 temas o TÍTULOS: I) Disposiciones Generales; II) Tránsito, Seguridad Vial y Ambiental; y III) Fondo, Infraestructura, Planes y Promociones; cada uno con módulos menores organizados como CAPÍTULOS y SECCIONES; así como separado del cuerpo de la norma, varios **ANEXOS** con detalles técnicos.
- Que para facilitar la **EVOLUCIÓN tecnológica**, garantizando la **ACTUALIZACIÓN normativa**; se habilitó la actualización de los anexos por parte de la Autoridad de Aplicación, mientras se respete “el espíritu de la ley”.
- Que para hacer explícito este “espíritu”, se agregó un anexo específico llamado **“PRINCIPIOS RECTORES”** (de la Política sobre Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenible), como adaptación explícita para este tema específico, del mandato constitucional del art.41 y los principios y presupuestos mínimos de la Ley General del Ambiente y el Desarrollo Sostenible.
- Que en el **Título I. DISPOSICIONES GENERALES** se incluyeron entre otras cosas:
 - En el **OBJETO**, no solo las modificaciones puntuales de corto plazo, sino las **transformaciones de fondo y a largo plazo a las que apunta** la norma: la reconversión hacia la producción y utilización de vehículos y sistemas de movilidad verdaderamente sostenibles a través del tiempo, para la economía y calidad de vida de la sociedad, respecto de los materiales y energías que consumen como recursos o emiten como residuo, a lo largo de su ciclo de vida.
 - El **ALCANCE**, donde se explicita que los bienes y servicios alcanzados por las promociones de la ley, no son solo los vehículos, sino todo el **“ecosistema” tecnológico** que los haga **viables y sostenibles**.
 - **AUTORIDAD DE APLICACIÓN**: es necesario que exista un organismo **específico** que centralice la aplicación de la **Norma**, administre el **Fondo** y coordine la ejecución del **Plan** de reconversión de la producción y el consumo de vehículos, baterías, sistemas de carga, etc; a través de los diferentes Ministerios y niveles del Estado; suficientemente **autárquico** para ser **transversal** a los Ministerio de Producción, Transporte, Energía, Ambiente, etc.; (similar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial), propuesto como **Agencia Nacional de Movilidad Sostenible**, org. autárquico con un Director Ejecutivo dependiente del Ministro de **Producción**, asistido por un consejo de representantes de los Min. de Transporte, Energía, Ambiente, etc; dado que esta no es una nueva ley de tránsito (aunque modifica algunos artículos de aquella), sino principalmente una norma para promocionar el desarrollo, producción y consumo de vehículos eléctricos y alternativos; cuyo tránsito seguirá regido por la otra autoridad y ley, con las actualizaciones presentes.
 - Las **DEFINICIONES**, no solo para esta norma sino también **actualizando** algunas establecidas por la **Ley de Tránsito de 1994** referidas a vehículos, sistemas y conceptos de movilidad que han evolucionado desde aquel momento y su ley, hacia el futuro de movilidad sostenible que propone esta norma, **garantizando así la congruencia entre ambas**.
- Que en el **Título II. TRÁNSITO, SEGURIDAD VIAL Y AMBIENTAL** se incluyeron entre otras cosas:
 - **CATEGORÍAS vehiculares**: la **ACTUALIZACIÓN** de las establecidas el siglo pasado, incluyendo nuevas, modificando viejas y **SEGMENTADO** todas en subcategorías (tomando como referencia las normas Europeas); para facilitar una reglamentación más **PRECISA**, y **COMPATIBILIZÁRLAS** con la normativa internacional actual; así como agregando la posibilidad de actualización por parte de la Autoridad de Aplicación.

- **LICENCIAS CONDUCIR:** actualización congruente con la actualización de Categorías.
 - **SUSTENTABILIDAD ENERGÉTICA:** despliegue **progresivo y sinérgico** de los VE's; junto al de fuentes de energías **renovables**, **acumulación** distribuida, redes **inteligentes**, etc; garantizando **impacto positivo** sobre el sistema energético nacional **con cada paso progresivo** del despliegue de VE's; mejorando la eficiencia y balance entre picos y valles; y disminuyendo consumo, dependencia y contaminación de los comb. fósiles, etc
 - **SUSTENTABILIDAD MATERIAL:** reconversión progresiva hacia eficiente y sostenible "**economía circular**" de materiales, **desde el diseño** de componentes y a lo largo de **todo el ciclo de vida** de los vehículos, sus partes y sistemas asociados (*ej. baterías y materiales escasos o contaminantes*); así como hacia la reducción y reemplazo de **materiales escasos o contaminantes** en todos los vehículos y sus componentes.
- Que en el **Título III. FONDO, INFRAESTRUCTURA, PLANES Y PROMOCIONES** se incluyeron entre otras cosas:
- **FONDO, PRESUPUESTO Y DISTRIBUCIÓN:** se crea un fondo, se establece un porcentaje mínimo del presupuesto nacional para conformarlo, junto a alícuotas de impuestos preexistentes, etc. Así como su distribución entre las provincias y municipios que adhieran a la ley.
 - **PLAN ESTRATÉGICO** con metas generales corto mediano y largo plazo, mas lineamientos generales en la ley; encargando su confección en detalle a la Autoridad de Aplicación.
 - Promociones especiales para productores y consumidores **PIONEROS**, o experiencias **PILOTO-DEMOSTRATIVAS**, que aceleren y estimulen el crecimiento de la producción y el consumo locales.
 - En este sentido, incorporación de **FLOTAS PILOTO** en organismos nacionales más las provincias y municipios que hayan adherido, para dar el **ejemplo** y apalancar con estas adquisiciones al arranque de una **industria nacional** del tema, hasta que puede alcanzar **masa crítica** suficiente para autosostenerse.
 - **INFRAESTRUCTURA DE CARGA.** En el mismo sentido que la Flota Piloto, además de las promociones generales; desplegar una **Red Piloto Federal** mediante iniciativas público-privadas; con al menos **una "Estación"** de Carga, Servicio y Promoción por c/u de las **24 Provincias** que adhiera, para atender a su flota piloto y difundir entre la población; y con al menos **un "Punto"** de Carga por c/u de los más de **2.200 Municipios** del país que adhiera, para atender como mínimo a su flota piloto.
 - **ESTUDIOS Y ESTADÍSTICAS.** La autoridad de Aplicación realizará por sí o por terceros, estudios, ensayos, estadísticas, etc; tendientes a conocer y comparar ventajas y desventajas de diferentes vehículos y sistemas de movilidad; tanto para la toma de decisiones gubernamentales, como para informar al público; para lo cual podrá establecer órganos de apoyo técnico como **Instituto/s** y **Observatorio/s** del tema
 - **ETIQUETAS DE SUSTENTABILIDAD VEHICULAR (ESV).** Habrá **2 tipos:** la de venta y la de circulación. La de venta, **como en EEUU**; la de circulación como un símbolo agregado a la oblea de Verific. Técnica (ej. **A1**)
 - **ADHESIÓN PROVINCIAS Y MUNICIPIOS.** Se invita a las Provincias y Municipios a adherir a esta ley, estableciendo promociones económicas y de circulación complementarias; para acceder así al fondo Nac.

ANTECEDENTES

- El **documento base** del presente proyecto de ley, presentado en la Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos (**AAVEA**), así como sus actualizaciones y diversos aportes, trabajos, recopilaciones de antecedentes, etc; realizado por socios de esta entidad de bien público u otros, accesibles en la biblioteca del sitio web de la misma (www.aavea.org/biblioteca).
- El Art. 41 de la **Constitución Nacional**, sobre el derecho a un **desarrollo sostenible** de generación en generación, y la obligación para quién genere **daño ambiental** de hacerse cargo de su **recomposición**.
- Los principios y presupuestos mínimos de Art. 4 y 6, de Ley Nacional N° 25.675 General del **Ambiente y el Desarrollo Sostenible**.
- Los principios del desarrollo sostenible de la **Declaración de Río-92 de la ONU**; suscriptos por Argentina.
- Los textos y acuerdos sobre **Cambio Climático** y otras **Contaminaciones**, suscriptos por Argentina.
- La **Agenda 2030** para el **Desarrollo Sostenible** de las **Naciones Unidas**, suscripta por Argentina.
- La Declaración de Intención **Autobuses Limpios 2020**, Foro Alcaldes 2015, suscripta por Jefe Gob. M.Macri
- La Ley N° 24.449-1994 de **Tránsito** Nacional.
- La Ley N° 26.363-2008 de modificación Ley N° 24.449 y creación **Agencia Nacional de Seguridad Vial**
- La normativa de algunas jurisdicciones como el Código de Tránsito de la **Ciudad Autónoma de Bs. As.** N° 2.148-2007 modificatorias y Anexos; así como **Ordenanzas** sobre V. Eléctricos de diversos **Municipios**.
- El Decreto N° 311-2010 de **Importación de Vehículos** automóviles de **Monitorización Alternativa**.
- El Decreto N° 331-2017 de **Importación de Vehículos** automóviles **Híbridos, Eléctricos y a Celdas de Combustible** (hidrógeno).
- La Resolución N° 536-E/2017 Secret.Ind.y Serv. sobre **Importación de Vehículos** automóviles **Híbridos, Eléctricos y a Celdas de Combustible** (hidrógeno), complementaria del Decreto 331-2017.
- El Proyecto de Ley Expediente 2929-D-2014, H. Baldassi, **Promoc. Vehículos Eléctricos y Alternativos**
- El Proyecto de Ley Expediente S-0630/14, E. Sanz, **Incorpora Autos No Convencionales** a Ley Tránsito
- El Proyecto de Ley Expediente 1234/15 de E. Sanz, establecer **Etiqueta de Eficiencia Vehicular**
- La **Recopilación de Legislación** Extranjera: **Vehículos Eléctricos**, Dossier-069 Biblioteca Congreso
- Los últimos **Reglamentos Europeos** UE 167-2013 y UE 168-2013; que establecen nuevas **Definiciones**, nuevas **Categorías T, C, R y S** (Tractores, Maquinaria Agrícola, etc); y agregan nuevas **Segmentaciones** a la **Categoría L** (Motovehículos) como las **L1-A y B, L6 y L7 A, B, C**, etc.
- **Argentina** Resolución Conjunta 28-E.2017 de Sec.Ind y Sec.Comer sobre. **Bicicletas con Asistencia Eléctrica al Pedaleo** (EPAC) según IRAM 60020.
- **España-Barcelona** Ordza. Circulación, Art.11, Inciso 6, Anexo 1: **Vehículos de Movilidad Personal** (VMP), peq. vehic. eléc. **diferentes** de bicicletas pero que **tampoco** se consideran ciclomotores.
- **Brasil** Resol. 465-2013 CONTRAN: **Bicicletas Eléctricas**, más los **Equipamientos de Movilidad Individual Autopropulsada** (EMIA), peq. vehic. eléc. **diferentes** de bicicletas pero que **tampoco** se consideran ciclomotores.
- El Proyecto de la UE **Personal Light Electric Vehicles** (PLEV): pequeños vehic. eléctricos **diferentes** de bicicletas pero que **tampoco** se consideran ciclomotores.
- **EEUU-California** Ley AB1096-2015 habilitando 3 clases de **Bicicletas Eléctricas** por potencia y veloc.
- **EEUU-Nevada** Ley AB511-2011: de beneficios a vehículos eléctricos y de combustibles alternativos, que en Sección 8 habilita **vehículos autónomos** según reglamento autoridad de aplicación
- Entre otros antecedentes;