



PROYECTO DE LEY
Promoción del Desarrollo y Utilización de Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenibles

NOTA DE PRESENTACIÓN

Señor Presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación: elevamos este proyecto de ley a los señores legisladores, los abajo firmantes miembros de la **Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos (AAVEA)**; entidad de bien público legalmente constituida, como organización intermedia de **participación ciudadana, multipartidaria y multisectorial**; que une profesionales, trabajadores y empresarios desde pequeños hasta grandes, entre otros; que buscan contribuir a establecer el marco promocional necesario, para la **RECONVERSIÓN Y DESARROLLO** en el país de una **POTENTE INDUSTRIA** de vehículos y sistemas de movilidad, realmente **SOSTENIBLES** para la **ECONOMÍA** social y calidad de **VIDA** a través del **TIEMPO**.

Quedamos a su disposición para trabajar con los señores legisladores en su mejoramiento y/o integración con otros que existieran sobre el tema. Este proyecto es una actualización del presentado el **17/08/2017** y que recibió el **N° 0085-P-2017**, y que ha perdido estado legislativo. Por ello volvemos a presentarlo, actualizado al tiempo presente y mejorado con las observaciones y aportes de Automotrices, funcionarios del Ejecutivo y Legisladores, Erg. Nac. e Internacionales, etc. Los fundamentos "in-extenso" se pueden consultar en el proyecto original y el detalle de las modificaciones en el sitio de AAVEA (<http://aavea.org/biblioteca>). A continuación presentamos un:

RESUMEN EJECUTIVO

A. Visión Estratégica

Se propone un **MARCO** económico-legal y **MATRIZ INTEGRAL** de promociones como **POLÍTICA DE ESTADO**, donde por **MUCHO MENOS** de lo que se ha subsidiado en los **últimos 15 años** al transporte a combustible fósil; y sin aumentar impuestos sino **reduciéndolos** para los sistemas más sostenibles; se puede durante los **próximos 15 años**, no solo evitar la extinción de la industria automotriz nacional junto a la de aquellos vehículos fósiles e insostenibles para la economía social; sino **APROVECHAR** este cambio para **REPOSICIONARNOS** en la región y **AUMENTAR** significativamente la **producción** industrial del sector, sus **fuentes de trabajo**, el porcentaje de **partes nacionales** por vehículo, las **exportaciones** y la **cuota de mercado** regional para nuestro país. Al tiempo de **REDUCIR** significativamente los **muerdos** anuales y **pérdidas económicas** por agotamiento de **recursos** y contaminación por **residuos**, entre otras "**externalidades**" o transferencias de **costos y daños** de padres a **HIJOS** y de particulares al **ESTADO**, perfectamente evitables con tecnología y recursos disponibles.

Ello si decidimos tomar este **cambio** tecnológico, **supuesta** crisis y **reacomodamiento** de actores emergentes; como "**LA**" **OPORTUNIDAD** (única en 100 años desde aparición de vehículos fósiles); para liderar en la región esta reconversión, con una norma **MÁS DECIDIDA** que otros; estableciendo no solo medidas coyunturales; sino un **PLAN ESTRATÉGICO** del corto al largo plazo, e **INTEGRAL** para todo el "ecosistema" industrial relacionado; con **progresivas** pero **CLARAS** metas, beneficios y **GARANTÍAS** fiscales a **5, 10 o 20 años** fijadas **POR LEY**; para que los sectores de **producción/servicios, consumo/usuarios, reciclado/disposición final**; puedan **orientar sus INVERSIONES**, tomando al país como **PRIMER DESTINO REGIONAL** para iniciar esta reconversión industrial; y al final de la misma quedar **mejor posicionados** que en la era fósil. En lugar de perder fábricas, fuentes de trabajo, vidas humanas y dinero; por **cambiar menos y más lento** que el resto de la región.

B. Puntos Principales

Este proceso de **RECONVERSIÓN ESTRATÉGICA**, requiere no solo permitir lo mismo pero eléctrico; sino **promover activamente** la incorporación **SINÉRGICA y PROGRESIVA** entre otras, de las siguientes **tecnologías** sostenibles (**ya disponibles** y funcionando, incluso incipientemente en Argentina):

- 1) **POWERTRAINS eléctricos y de otras alternativas**; conjuntamente con
- 2) **CATEGORÍAS** vehiculares y **MODOS** de transporte **innovadores** respecto a los convencionales;
- 3) **Economía Circular de MATERIALES**, desde el diseño del vehículo y sus componentes;
- 4) **ENERGÍAS Renovables**, desde la fabricación y durante todo el ciclo de vida de los vehículos;
- 5) **CARGA bidireccional e inteligente** (aparatos y normas) que permitan e incentiven la carga en horas "**valle**" de menor consumo, y la **re-inyección** de lo no utilizado en horas "**pico**" de demanda; para **colaborar** a satisfacerla, **estabilizar** el sistema y reducir sus **costos** (similar a "prosumidores" de Ley Ener. Renov. Distrib.)

Para implementar este **PLAN** estratégico, se crea **AGENCIA** transversal, **FONDOS** explícitos (**sin aumentar** gastos ni impuestos, sino **recalculando** según Art.41 de Constitución, cuáles vehículos y energías deben pagar

por sus externalidades y cuáles eximirse por sus beneficios); se modifican **definiciones** y **categorías** obsoletas y obstáculos a **innovación** y **diversidad tecnol.**; entre otras **MEDIDA CONCRETAS** resumidas a continuación:

1. **METAS, PLAZOS Y GARANTIAS** fiscales, explícitos **POR LEY** (posibilita inversión/reconvers ind largo plzo)
2. **FONDO**: por alícuotas de impuestos **preexistentes**; y una partida del 0,1 % del **presupuesto nacional**¹; sin implicar aumento sino **reducción “neta” en gastos del Estado**. Además se **distribuye entre Prov. y Munic** que adhieran (similar Ley de Bosques).
3. **AGENCIA transversal** y descentral.: “Ventanilla **Única**” y gestión **integral** de esta ley reconversión vehicular (inspirada Agenc.Nac.Segur.Vial; con art. transitorio autoriza un organismo preexistente, hasta crear nuevo)
4. **CONSEJO multisectorial**: coordinación. **interministerial, federal y entid. privadas** que asesora Agencia
5. **DEFINICIONES Y CATEGORÍAS VEHIC**: actualizar las obsoletas, de la Ley de Tránsito del siglo pasado.
6. **PLAN NAC.** corto, medio y largo plazo; con **promoc. y estabilidad fiscal** por **10 A 20 AÑOS** para inversion.
7. Incluyendo **ENSAMBLAR/FÁBRICAR BATERÍAS** de litio localmente para **complement. vertical** vehículos (también Energías Renovables), no solo para **mercado** local sino **principalmente para el regional**.
8. Otras promociones que garanticen **PRECIO** accesible, **CRÉDITOS** blandos, plan **CANJE, REPUESTOS**, etc.
9. **INFRAESTRUCTURA DE CARGA**: garantizar **despliegue federal**, por iniciativas **público-privadas**.
10. **VEHIC. ESTATALES** y flotas reguladas (**buses** y taxis): **reemplazar** dando ejemplo y prioriz. ind. nacional.
11. Campañas de **DIFUSIÓN Y MOTIVACIÓN** pública: para cambio de los vehículos, su uso y costumbres.
12. **BALANCE “NETO” POSITIVO**². El Estado tenderá a promover aquellos vehículos y sistemas de movilidad que **mejoren** o al menos **sostengan** de generación en generación la **economía** social y calidad de **vida**, considerando “explícitamente” los costos y daños que **generen o eviten** a la población, por **agotamiento** de recursos y **contaminación** por residuos, dado su diseño o tecnología y a lo largo de su **ciclo de vida**.
13. **SUSTENTABILIDAD MATERIAL, ENERGÉTICA Y ECONÓMICA**: alcanzar escalonadamente **hacia 2040**, una cantidad de vehículos **eléctricos** y **alternativos**, que utilicen por ciclo de vida y entre otras cosas, un porcentaje de **ENERGÍA RENOVABLE** y **ECONOMÍA CIRCULAR** de materiales; que implique una **HUELLA ECOLÓGICA PER CÁPITA** sostenible de generación en generación, incluyendo sus **“EXTERNALIDADES”**.

C. Anexos

Para garantizar el enfoque **integral** y **coherente** de las diferentes **partes**, facilitar su **aplicación por sector** de actividad, y evitar excesivo reglamentarismo dentro del **cuerpo** de la norma o su difícil actualización; se organizó su estructura de forma **“modular, escalable y actualizable”**; separándola en un cuerpo principal y anexos. El **CUERPO** está dividido modular y jerárquicamente en Títulos, Capítulos y Secciones con Artículos cuyas primeras palabras en mayúsculas titulan su contenido. Los detalles específicos de cada tema, se ubican en **ANEXOS INDEPENDIENTES**, donde **se habilita explícitamente** (mientras se respeten los principios rectores) su **actualización** por la autoridad de aplicación según evolucione la tecnología (cosa difícil, ej. con actuales definiciones incluidas en cuerpo de la Ley de Tránsito). Anexos y módulos que hasta se sancione la Ley Integral; se pueden ir incluyendo en **decretos nacionales, provinciales u ordzas. municipales**. Y/o facilitan la subdivisión de la Ley en varias; o pasar algún anexo a **decreto reglamentario**. Pero que aquí **se presentan en forma INTEGRADA**, para garantizar la **COHERENCIA** entre ellos:

1. Anexo 1: **PRINCIPIOS** Rectores
2. Anexo 2: **DEFINICIONES** Generales
3. Anexo 3: **CATEGORÍAS** Vehiculares
4. Anexo 4: **ETIQUETAS** de Sustentabilidad Vehicular
5. Anexo 5: **INFRAESTRUCTURA** de Carga
6. Anexo 6: **AUTORIDAD** de Aplicación
7. Anexo 7: **ADHESIÓN** de Provincias y Municipios

D. Documentos Complementarios (ej. de implementación y compatibilización)

1. Aportes al **PLAN NACIONAL**
2. Detalle de **PROMOCIONES** a la Oferta, Demanda y Uso
3. Modelos de normas **PROVINCIALES/MUNICIPALES** compatibles con este Proy. Ley Nacional.

¹ Menor al 0,3% de Ley de Bosques en que se inspira el fondo; y menor que subsidio actual al transporte insostenible

² Ej.1) El **Informe Stern** “Los **COSTOS** del **CAMBIO CLIMÁTICO**” (internacionalmente reconocido, incluso por Argentina) estima que prevenirlo implica costo aprox. del **2%** del PBI por unos 20 años, y no hacerlo implica caída PBI de aprox. **20%** permanente (cientos de años), con costos mayores en países de economía agrícola dependiente del clima (ej. Argentina).

Ej.2) La **Agencia Internac. de Energía Renovable** (IRENA), estima que actualmente las **ENERGÍAS RENOVABLES** son ya unas **15 VECES** más económicas que la de origen fósil, si se incluyen los costos que pagan el Estado y la Sociedad como “externalidades”. Algo similar ocurriría con los **Vehículos y Sist. de Movilidad Sostenibles**; respecto de los convencionales.

Ej. 3) **Externalidades del transporte en Argentina**: según Informe Sacco, de la ONU y otros: desde hace años pagamos unos **USD 5.000 millones/año** en subsidios al transporte insostenible (mayoritariamente **buses diesel**), cuyas emisiones producen más de **1.000 muertos/año**, así como más de **USD 1.000 millones/año** en gastos por enfermos, etc; por emisiones **tóxicas LOCALES y ACTUALES** (material particulado y gases de azufre o nitrógeno); **SIN contar** las de **CO2** y daños por **Cambio Climático** futuro.

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	1
TITULO I. DISPOSICIONES GENERALES	4
CAPÍTULO 1. OBJETO, ALCANCE, INTERÉS Y PRINCIPIOS	4
CAPÍTULO 2. ÁMBITO Y AUTORIDAD DE APLICACIÓN	5
TITULO II. ACTUALIZACIÓN DE DEFINICIONES, CATEGORÍAS, LICENCIAS Y OTROS	6
CAPÍTULO 3. DEFINICIONES GENERALES	6
CAPÍTULO 4. CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS Y EXCEPCIONES.....	6
CAPÍTULO 5. REQUISITOS DE SEGURIDAD, AMBIENTALES Y OTROS	6
Sección A. Requisitos de Seguridad, Documentación y Equipamiento Vehicular Exigible.....	6
Sección B. Recursos Materiales y Energéticos: sustentabilidad, eficiencia y equidad intergeneracional ..	7
Sección C. Residuos Perjudiciales para Salud, Ambiente o Economía Social, Actual o Futura	7
Sección D. Consideraciones Especiales.....	7
TITULO III. FONDO, PLAN Y MATRIZ DE PROMOCIÓN.....	8
CAPÍTULO 6. FONDO, PRESUPUESTO Y DISTRIBUCIÓN	8
CAPÍTULO 7. PLAN NACIONAL	9
CAPÍTULO 8. PROMOCIÓN DE LA OFERTA, DEMANDA Y USO.....	12
Sección A. Promoción de la Oferta	12
Sección B. Promoción de la Demanda	13
Sección C. Promoción del Uso.....	14
Sección D. Otras Medidas.....	14
CAPÍTULO 9. INFRAESTRUCTURA DE CARGA.....	15
CAPÍTULO 10. ESTUDIOS, ESTADÍSTICAS E INFORMACIÓN PÚBLICA.....	16
CAPÍTULO 11. ETIQUETA DE SUSTENTABILIDAD VEHICULAR	16
CAPÍTULO 12. ADHESIÓN PROVINCIAS Y MUNICIPIOS	17
TITULO IV. DISPOSICIONES FINALES	17
CAPÍTULO 13. ANEXOS, DEROGACIONES Y REGLAMENTACIÓN	17
ANEXOS.....	18
ANEXO 1: PRINCIPIOS RECTORES.....	18
ANEXO 2: DEFINICIONES GENERALES.....	21
Sección A. Definiciones Actualizadas Respecto a Ley 24.449.....	21
Sección B. Definiciones Incorporadas Respecto a Ley 24.449.....	21
Sección C. Definiciones No Modificadas Respecto a Ley 24.449	25
ANEXO 3: CATEGORÍAS VEHICULARES	27
Sección A. Excepciones Previas	27
Sección B. Clasificación.....	28
ANEXO 4: ETIQUETA DE SUSTENTABILIDAD VEHICULAR (ESV).....	33
ANEXO 5: INFRAESTRUCTURA DE CARGA	36
ANEXO 6: AUTORIDAD DE APLICACIÓN	37
ANEXO 7: ADHESIÓN PROVINCIAS Y MUNICIPIOS	39
FUNDAMENTOS.....	40
ANTECEDENTES.....	40
FIRMANTES Y APOYOS	43

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de Ley el siguiente régimen de:

Promoción del Desarrollo y Utilización de Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenible

TITULO I. DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO 1. OBJETO, ALCANCE, INTERÉS Y PRINCIPIOS

ARTÍCULO 1 - **OBJETO**. Establecer un **marco** legal, económico y de conciencia 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** nacional 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**, sus **baterías** y otras **autopartes**, así como sus sistemas de provisión de **energía renovable** y **economía circular de materiales**, entre otros relacionados.

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; sean nuevos, usados y/o convertidos a eléctricos o alternativos; tanto que circulen por la vía pública como fuera de ella, así como también los pequeños vehículos eléctricos que por su baja velocidad, potencia u otras características; hayan sido exceptuados del tratamiento como vehículo motorizado; u 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** (hidrógeno) u **otras motorizaciones** alternativas, sus **componentes**, infraestructura de **carga** y demás sistemas de **movilidad sostenible**, contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma.

ARTÍCULO 4 - **PRINCIPIOS RECTORES**. La interpretación y aplicación de la presente, su reglamentación y de toda norma a través de la cual se regulen políticas vinculadas con el objeto, alcance y artículos correlacionados de ésta; estarán sujetos al cumplimiento de los **Principios Rectores de la Política sobre Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenible** detallados en el **ANEXO 1**; como aplicación específica para este sector de la actividad nacional, del Art. 41 de la **Constitución**, los **principios y presupuestos mínimos** establecidos por los Art. 4 y 6, de Ley N° 25.675 General del **Ambiente y el Desarrollo Sostenible**, y los **27 principios** del desarrollo sostenible de la **Declaración de Río-92 de la ONU** suscripta por Argentina, entre otros.

CAPÍTULO 2. ÁMBITO Y AUTORIDAD DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 5 - **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 6 - **AGENCIA**. Créase la “**Agencia Nacional para el Desarrollo de los Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenible**” (ANDeVEMoS) organismo descentralizado, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y privado; ubicada en el ámbito del **Ministerio de Producción y Trabajo**; y asesorada por órganos de **coordinación interministerial, federal y multisectorial**, así como por otros de apoyo técnico, como los establecidos más abajo. Corresponderá al mencionado Ministerio la dirección estratégica de la Agencia y la evaluación de los resultados de su incumbencia; 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.

- 1) **CONSIDERACIÓN TRANSITORIA**: se autoriza al Poder Ejecutivo a que inicialmente designe autoridad de aplicación a otra Agencia u organismo preexistente, con la readecuación de sus funciones, estructura y presupuesto correspondientes; **hasta tanto considere que estén dadas las condiciones para crea** el organismo específico, descentralizado y transversal mencionado en el presente artículo.

ARTÍCULO 7 - **AUTORIDAD, MISIONES Y FUNCIONES**. El organismo mencionado en el artículo anterior será la Autoridad de Aplicación a nivel nacional de la presente norma. Su misión primaria será la consecución plena del objeto de la presente y administración consecuente; actuando como **VENTANILLA ÚNICA** para **información, gestión** integral y/o **coordinación** de las diversas **promociones y acciones relacionadas**; tendientes a la producción, utilización y disposición final sostenibles; de los **vehículos**, sus **baterías**, infraestructura de **carga**, y demás **componentes y/o sistemas asociados** con la implantación y mantenimiento, de sistemas de movilidad material y energéticamente sostenibles, para la economía social y calidad de vida a través del tiempo. El detalle de sus misiones, funciones y características específicas, se describen a continuación y complementan en el **ANEXO 6: “Autoridad de Aplicación”**.

ARTÍCULO 8 - **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 más abajo en el Capítulo “Plan Nacional”, 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 9 - **PRESIDENTE Y DIRECTOR EJECUTIVO**. La Agencia específica mencionada más arriba será **Presidida** por el Ministro de Producción y Trabajo; 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 6: “Autoridad de Aplicación”**.

ARTÍCULO 10 - **ÓRGANOS CONSULTIVOS**. Créase el **Consejo Consultivo Multisectorial** de la autoridad de aplicación como órgano de coordinación y consulta **no-vinculante** y **ad-honorem**. Este podrá subdividirse en **Comisiones** de articulación **Interministerial** con otras áreas gubernamentales; **Multisectorial** con cámaras empresarias, organizaciones no gubernamentales y otros actores del sector; así como **Federal** con Provincias y Municipios; u otras que la autoridad de aplicación estime convenientes. A los fines de su eficiencia operativa, cada Comisión constará de una **Mesa Ejecutiva** con pocos miembros y capacidad de respuesta rápida, más allá del pleno de sus integrantes. Sus misiones, conformación y demás detalles se consignan en el **ANEXO 6: “Autoridad de Aplicación”**.

ARTÍCULO 11 - **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.

- 1) **CONSIDERACIÓN TRANSITORIA**: se autoriza al Poder Ejecutivo a que inicialmente designe como órganos técnicos de apoyo a entidades preexistentes, con la readecuación de sus funciones, estructura y presupuesto correspondientes; **hasta tanto considere que estén dadas las condiciones para crear los mencionados órganos técnicos** específicos.

ARTÍCULO 12 - **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. ACTUALIZACIÓN DE DEFINICIONES, CATEGORÍAS, LICENCIAS Y OTROS

CAPÍTULO 3. DEFINICIONES GENERALES

ARTÍCULO 13 -**DEFINICIONES**. A los fines de facilitar la interpretación e implementación de la presente norma y correlacionadas; se adoptan las definiciones detalladas en el **ANEXO 2: “Definiciones Generales”**; las que también **reemplazarán** las mencionadas en las “Definiciones” del Artículo 5 de la Ley Nacional N° 24.449-1994 de Tránsito y normativa correlacionada incluido el Decreto 32-2018 y sus Anexos; para garantizar la **coherencia** normativa con la presente, remover **obstáculos** a vehículos y sistemas de movilidad alternativos a los convencionales, y facilitar la **innovación** y **diversidad** tecnológica a través del tiempo.

ARTÍCULO 14 -**ACTUALIZACIÓN DEL ANEXO**. Atendiendo a la evolución tecnológica y a la mejor implementación de la presente norma; se autoriza a la autoridad de aplicación a actualizar las definiciones mencionadas en el artículo anterior **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 4. CLASIFICACIÓN DE VEHÍCULOS Y EXCEPCIONES

ARTÍCULO 15 -**CLASIFICACIÓN**. Se reemplaza la “**Clasificación de vehículos de acuerdo a las características técnicas**”, correspondientes al Art.28 de la Ley 24.449-1994 de Tránsito, su Decreto reglamentario 779-1995 y normativa correlacionada incluido el Decreto 32-2018 y sus Anexos; por la detallada en el **ANEXO 3: “Categorías Vehiculares”** de la presente norma; a los fines de **actualizarla** a la realidad nacional e internacional, garantizar su **coherencia normativa** con otras secciones de la presente ley, **remover obstáculos** por acción u omisión a vehículos y sistemas de movilidad alternativos a los convencionales; incorporar **nuevas categorías** y/o **subdivisiones** en las preexistentes, promover la **innovación** y **diversidad** tecnológicas, y facilitar la actualización permanente de este anexo y su clasificación por parte de la autoridad de aplicación, en las condiciones establecidas en el artículo siguiente.

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 TIPO “A”**: con prestaciones **similares** a un ciclomotor convencional pero **con asistencia eléctrica al pedaleo**; según especificaciones establecidas en el **ANEXO 3: “Categorías Vehiculares”** y/o por la autoridad de aplicación.
- 2) **CICLORODADO ELÉCTRICO TIPO “B”**: con características **similares** a los del inciso anterior, pero donde su motor puede ser accionado directamente por un **acelerador** o mecanismo equivalente sin necesidad de pedaleo; según especificaciones establecidas en el **ANEXO 3: “Categorías Vehiculares”** y/o por la autoridad de aplicación.
- 3) **VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL**: sistemas de movilidad personal **diferentes** a las bicicletas y ciclomotores de los incisos anteriores, pero con motorización de prestaciones similares a la de ciclomotores eléctricos Tipo A ó B; según especificaciones establecidas en el **ANEXO 3: “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. REQUISITOS DE SEGURIDAD, AMBIENTALES Y OTROS

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

ARTÍCULO 18 -**SEGURIDAD**. La Autoridad de aplicación correspondiente establecerá los requisitos de seguridad, documentación y equipamiento exigible para los nuevos tipos de vehículos de la clasificación establecida más arriba.

ARTÍCULO 19 -**LICENCIAS DE CONDUCIR**. Atendiendo a la evolución tecnológica, la autoridad de aplicación **deberá revisar y mantener actualizadas** las clases de Licencias de Conducir, para garantizar su **congruencia** con las categorías vehiculares establecidas en artículos anteriores, e **incorporar** los vehículos y sistemas de movilidad **alternativos** a los convencionales, introducidos por ellas.

Sección B. Recursos Materiales y Energéticos: sustentabilidad, eficiencia y equidad intergeneracional

ARTÍCULO 20 - 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, baterías y demás componentes o 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, baterías y demás componentes o 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 21 -**AUTORIDAD COMPETENTE.** La **Secretaría de Estado 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, de manera concordante con lo establecido en la Ley 24449; así como de otros tipos de residuos sólidos y líquidos dentro de su competencia federal; promoviendo que desde el diseño y fabricación del vehículo y sus componentes, se contemple y facilite la economía circular y disposición final sostenible, mencionadas en el artículo anterior.

ARTÍCULO 22 -**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; pero se instruye a la Autoridad Competente establecida en el artículo anterior a que establezca **metas de reducción progresiva de emisiones**, concurrentes con estrategias internacionales tomando como referencia inicial la “Estrategia Europea a favor de la Movilidad de Bajas Emisiones” (COM/2016/0501), con las adaptaciones que disponga la autoridad de aplicación local, y estableciendo 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 23 -**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 24 -**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 25 -**COMPARTIDOS.** Se promoverá y facilitará la implementación de los llamados sistemas de vehículos compartidos conocidos internacionalmente como **“Car Sharing”**, **“Car Pooling”**, u otros similares; en las condiciones que establezca la autoridad de aplicación al respecto.

TITULO III. FONDO, PLAN Y MATRIZ DE PROMOCIÓN

CAPÍTULO 6. FONDO, PRESUPUESTO Y DISTRIBUCIÓN

ARTÍCULO 26 -**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 de la Administración Nacional.
 - b) Las **alícuotas** de impuestos mencionados 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 alimentado mayoritariamente por combustible fósil; exceptuando** los promocionados por la presente norma, así como otros que pueda determinar la autoridad de aplicación:
 - i) Una alícuota del **2%** de lo recaudado por el **Impuesto al Valor Agregado** sobre los vehículos con motor de combustión interna mencionados.
 - ii) Una alícuota del **2%** de lo recaudado por **Impuestos Internos** establecidos por la Ley 24.674 (y modificatorias), Cap.V y IX; sobre los vehículos con motor de combustión interna mencionados.
 - iii) Una alícuota del **2%** de lo recaudado por **Impuesto a los Combustibles Líquidos (ICL)** y al **Dióxido de Carbono (IDC)** establecidos en el Cap. IV de la ley 27.430 modificatoria de la Ley 23.966, Cap I, Título III y correlacionadas.
 - c) Las **multas** u otras penalizaciones por incumplimiento de las obligaciones establecidas por la presente norma y correlativas.
 - d) Los **préstamos, subsidios**, o similar; que se reciban para estos fines desde entidades Nacionales, Extranjeras o Internacionales;
 - 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 27 -**PRESUPUESTO DEL PRIMER AÑO**. Se faculta a la Jefatura de Gabinete de Ministros a reasignar los créditos presupuestarios necesarios a fin de dar cumplimiento a lo establecido en la presente ley, durante el primer año de vigencia. A partir del segundo año de vigencia del presente régimen, las partidas presupuestarias correspondientes serán fijadas anualmente en la respectiva ley de presupuesto general de la administración nacional.

ARTÍCULO 28 -**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 Provincias y Municipios o administraciones locales del país, prioritariamente entre aquellas **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 local; de los vehículos, sus cargadores, baterías y demás componentes o sistemas relacionados con el objeto, alcance y artículos correlacionados 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 de dominio público. 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 beneficiarios.

CAPÍTULO 7. PLAN NACIONAL

ARTÍCULO 29 -**PLAN ESTRATÉGICO**. Créase el “**Plan Nacional para el Desarrollo de los Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenible**” (PlanDeVEMoS), como Política de Estado y planificación estratégica tendiente a la consecución plena de lo establecido en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma.

ARTÍCULO 30 -**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 **diagnóstico** y líneas de base; **metas** de corto, mediano y largo plazo; **financiamiento** de las mismas; **responsabilidades** de ejecución; **indicadores** de seguimiento y cumplimiento; mecanismos de **corrección** de desvíos; y sistemas que garanticen el **acceso público** a esta información, así como su correspondiente **PLANIFICACIÓN OPERATIVA ANUAL**.

ARTÍCULO 31 -**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 **2023, 2027, 2031, 2035 y 2039**; 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:
 - a) Como meta de largo plazo, que hacia el año dos mil cuarenta (**2040**), al menos el **75%** de los vehículos en circulación sean de propulsión **eléctrica o alternativa** a la basada en combustibles fósiles; y que todos independientemente de su sistema de propulsión, contemplen desde su diseño y fabricación al menos **75%** 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 al menos **75%** de **energías renovables** en su fabricación y un porcentaje importante de las mismas a lo largo de su ciclo de vida.
 - b) Los regímenes promocionales establecidos por la presente norma cubrirán al menos una primera etapa hasta que los vehículos objeto de la presente alcancen el **10%** de las “**ventas anuales**” de la categoría correspondiente; y una segunda etapa hasta que alcancen el **10%** del “**parque vehicular**”.
 - c) En el caso particular de los proyectos de radicación y/o reconversión industrial u otras inversiones productivas realizadas durante los años iniciales del plan y según determine la Autoridad de Aplicación, gozarán de hasta **veinte (20) años de promoción**, desde la fecha de aprobación de la solicitud del beneficio por parte de la misma. Los productores, consumidores u otros beneficiarios de los regímenes promocionales establecidos por la presente norma en las condiciones establecidas por la Autoridad de Aplicación; gozarán de **garantía de estabilidad fiscal** para las promociones que les fueran otorgadas y por todo el plazo establecido en las mismas.
- 3) **REEMPLAZO PROGRESIVO DE VEHÍCULOS ESTATALES**. Como parte del plan general, la autoridad de aplicación nacional y cada jurisdicción que adhiera a esta norma y/o acceda a sus fondos, diseñará un **plan** específico para el **reemplazo de los vehículos de las flotas estatales** de nivel Nacional, Provincial y Municipal o similar; 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 **2023, 2027 y 2031**; coincidentes con los años donde se renuevan autoridades del Poder Ejecutivo.

- 4) **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.
- 5) **PRODUCCIÓN NACIONAL.** El plan de reemplazo de vehículos estatales en particular, así como los de reemplazo de Buses y Taxis y en general todas las partes del Plan Nacional; se diseñarán e implementarán **de manera tal que promuevan la producción local** de los vehículos, sus cargadores, baterías y demás componentes y sistemas contemplados en el objeto y declaración de interés de la presente norma.
- 6) **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.
- 7) **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.
- 8) **BATERÍAS: FABRICACIÓN, RECICLADO Y ENERGÍAS RENOVABLES.** Como pieza clave y estratégica para el desarrollo de los vehículos eléctricos y sistemas sostenibles asociados, para la industrialización de materias primas locales como el litio, y para alcanzar liderazgo regional en el abastecimiento de baterías para estos vehículos y sistemas asociados; recibirán especial promoción e impulso la radicación, ampliación y/o reconversión de fábricas de baterías de litio y sus componentes; u otros sistemas de acumulación y/o generación abordo de energía o vectores energéticos, para propulsar vehículos eléctricos y alternativos a los alimentados por combustibles fósiles. Así mismo se promoverá que estos dispositivos y sus fábricas, incluyan desde el diseño, mecanismos de economía circular de materiales y utilización de energías renovables.
- 9) **RED PILOTO FEDERAL DE INFRAESTRUCTURA DE CARGA Y PROMOCIÓN.** Atendiendo a la organización federal de la república y al apoyo de las economías regionales se incluirá desde el comienzo del plan como infraestructura estratégica de promoción, el apoyo al despliegue progresivo de “Estaciones” y/o “Puntos” de carga para los vehículos objeto de la presente, mediante iniciativas públicas, privadas o mixtas, con al menos dos niveles: una **Red Piloto Federal de “Estaciones”** de carga y **promoción** de vehículos eléctricos y otros vectores alternativos al combustible fósil, con al menos una por **Provincia**; acompañada por una **Red Extendida** de “Puntos” de carga exclusivamente 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 los mismos.
 - a) Se garantizará así que en cada provincia exista al menos un nodo principal o “**Estación**” de Servicio, Promoción y Experimentación que podrá ser “multifuel” o multicomcombustible/vector, sea nueva o sobre estaciones de servicio convencionales preexistentes; tanto para apoyar el despliegue de la **Flota Piloto Provincial** (detallada más abajo), 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, podrá disponer 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 los nodos de la Red Piloto Federal.
 - b) Por otro lado, la **Red Extendida** 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.
 - c) 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 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 y Municipales o equivalentes.

- 10) **FLOTAS Y EXPERIENCIAS PILOTO-DEMOSTRATIVAS.** Con la múltiple finalidad por un lado de **probar localmente** vehículos, tecnologías y sistemas de movilidad; por otro **apoyar** a aquellas entidades e individuos 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 impulsará la organización de **flotas público-privadas** para **experiencias piloto-demostrativas**; que gozarán de las Medidas de Promoción especiales establecidas en el Capítulo sobre Apoyo a Pioneros y Experiencias Piloto-Demostrativas; incluyendo tanto vehículos del Estado Nacional, Provincial o Municipal, como de empresas y particulares que se inscriban en los registros y condiciones que establezca la autoridad de aplicación para las mismas. Incluyendo vehículos y sistemas alternativos, innovadores y/o potencialmente más sostenibles que los convencionales respecto a: su sistema de propulsión, vector energético utilizado, categoría o formato vehicular, modalidad de transporte, conducción autónoma, entre otras; así como su complementación con redes inteligentes, 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”), sistemas de almacenamiento energético, abastecimiento desde fuentes renovables, sistemas de reciclado y economía circular de materiales, edificaciones sostenibles, u otros.
- 11) **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 y demás contingencias; respecto de las consideraciones especiales para con estos vehículos.
- 12) **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 eléctrica sino de provocar **sinergias e impactos positivos** sobre el mejoramiento general del sistema energético nacional; ecualizando los picos y valles de demanda, mediante incentivos a la carga de vehículos en horas valle y la inyección de energía desde los mismos a la red en horas pico; 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 sobre Requisitos de Seguridad, Ambientales y Otros; y por el CAPÍTULO sobre Infraestructura de Carga, de la presente norma.
- 13) **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 sobre Requisitos de Seguridad, Ambientales y Otros, de la presente norma.
- 14) **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**.
- 15) **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 y maquinaria agrícola entre otros; así como aquellos vehículos que atendiendo a la evolución tecnológica o la oportunidad, pueda agregar la autoridad de aplicación.

CAPÍTULO 8. PROMOCIÓN DE LA OFERTA, DEMANDA Y USO

ARTÍCULO 32 -**MATRIZ DE PROMOCIÓN**. Para determinar el grado de promoción aplicable en cada caso, la autoridad de aplicación correspondiente utilizarán todas o algunas de las siguientes variables:

- 1) Porcentaje de **partes nacionales** (incluye firmar compromisos para alcanzarlas en un plazo determinado); sistema de **propulsión** (ejemplo: híbridos según su autonomía eléctrica y si son enchufables, eléctricos a batería y a celda de combustible, otros); **emisiones** por kilómetro recorrido de CO₂, material particulado y otras sustancias dañinas para la salud, el ambiente o calidad de vida actual o futura; porcentaje de **energías renovables** utilizados en la fabricación del vehículo y sus componentes; porcentaje de **economía circular de materiales** contemplado en la fabricación del vehículo y sus componentes; **otras** que la autoridad de aplicación considere convenientes a los fines de la consecución del objeto de la presente.
- 2) Se invita a las **provincias**, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y a los **municipios** o administraciones locales, a que **adhieran** a la presente norma y **dispongan** en su jurisdicción **promociones** similares y/o complementarias.

ARTÍCULO 33 -**APOYO A PIONEROS Y EXPERIENCIAS PILOTO-DEMOSTRATIVAS**. Se dispone que gozarán de los siguientes **beneficios excepcionales** aquellos **vehículos, sus cargadores, baterías y demás componentes o 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) Otros que la Autoridad de Aplicación disponga.
- 4) 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.
- 5) Estos beneficios **no se limitarán solo a las etapas iniciales** del Plan Nacional como otras promociones, sino que también serán accesibles posteriormente, en el marco de los programas de apoyo permanente a Pioneros y/o Experiencias Piloto-Demostrativas o similar, que determine la Autoridad de Aplicación.

Sección A. Promoción de la Oferta

ARTÍCULO 34 -**REGISTRO DE PROVEEDORES DE PRODUCTOS O SERVICIOS Y PLAN DE RECONVERSIÓN**. La autoridad de aplicación abrirá un **registro voluntario** para la inscripción de aquellas **empresas, comercios, profesionales o técnicos** y demás interesados en que sus productos o servicios sean alcanzados por los beneficios de la presente norma y/o en participar de los **planes de reconversión industrial y de servicios** del sector hacia los promovidos por la presente norma; que la autoridad de aplicación en conjunto con otras que correspondan, iniciará la inscripción en este registro antes de los 180 días corridos a partir de la fecha de promulgación de la presente norma.

ARTÍCULO 35 -**IMPORTACIONES**. Se dispone que más allá de los beneficios excepcionales estipulados más arriba para apoyo a Pioneros y Experiencias Piloto-Demostrativas; en general los **vehículos, sus cargadores, baterías y demás componentes o 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 36 -**PRODUCCIÓN NACIONAL**. Se dispone que hasta el 31 de diciembre del año **2027**, 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:

- 1) Las personas físicas o jurídicas **que produzcan en el territorio Nacional** los vehículos, sus cargadores, baterías y demás componentes o sistemas asociados contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados, podrán recibir una **reducción** promocional de **hasta el 100%** escalonada en el tiempo y/o según el sistema de propulsión u otras variables definidas 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.
- 2) Asimismo, se dispone que durante el plazo establecido más arriba, podrán gozar de los beneficios de devolución anticipada del Impuesto al 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 tratamientos fiscales.

ARTÍCULO 37 -CONTENIDO NACIONAL. Para ser considerado producción nacional y que se haga efectiva la exención impositiva dispuesta en el artículo anterior, los bienes mencionados deberán contar con el Contenido Mínimo Nacional (CMN) que establezca la Autoridad de aplicación según el caso y/o tipo de vehículo, contemplando lo establecido por el artículo 11 y correlacionados de la Ley 27.263-2016 “Régimen de Desarrollo y Fomento del Autopartismo Argentino”, garantizando que los bienes promovidos por la presente reciban mayores beneficios y facilidades que los relacionados con vehículos de propulsión convencional.

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, baterías y demás componentes o 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. Promoción de la Demanda

ARTÍCULO 41 -REGISTRO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y RELACIONADOS. La autoridad de aplicación **identificará** clara y adecuadamente **dentro de los registros automotores existentes** y/o abrirá **registros adicionales y específicos** cuando lo considere conveniente, para los **vehículos y demás ítems** promovidos por la presente norma; a los fines de **facilitar los trámites administrativos** de los mismos y su **acceso a las promociones** de la presente norma y correlacionadas.

ARTÍCULO 42 -IMPUESTOS INTERNOS A VEHÍCULOS DE LUJO. Se dispone que hasta el 31 de diciembre del año **2027**, 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 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 vehículos, 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 reglamente 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, y otras promociones 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, baterías y demás componentes o sistemas asociados** contemplados 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. Promoción del Uso

ARTÍCULO 48 -REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA (RTO). Se dispone que hasta el 31 de diciembre del año **2027**, 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 **hasta el 100%** escalonada en el tiempo y/o según tipo de vehículo, definida por la autoridad de aplicación; respecto del pago del arancel correspondiente.

ARTÍCULO 49 -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 contemplados 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 50 -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 51 -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 52 -CINE, TEATRO, TELEVISIÓN, INTERNET. Aquellas películas de cine, programas de televisión, obras de teatro y otros espectáculos públicos, 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 desprestigie de manera evidente a los mismos, serán pasibles de las sanciones que determine la reglamentación y/o la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 53 -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, contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente norma.

Sección D. Otras Medidas

ARTÍCULO 54 -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 9. INFRAESTRUCTURA DE CARGA

ARTÍCULO 55 -**RECARGA DOMÉSTICA**. Se dispone que hasta el 31 de diciembre del año **2027**, 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 para la recarga doméstica** de vehículos de todas las categorías objeto de la presente, estará **exceptuada** del pago del **impuesto al valor agregado**.

- 1) Otros tipos de recarga también podrán recibir una **reducción** promocional de **hasta el 100%** de este impuesto; definida por la autoridad de aplicación según se trate de carga pública, semipública, privada, u otras variables que esta autoridad establezca.

ARTÍCULO 56 -**REVENTA DE ELECTRICIDAD PARA CARGA VEHICULAR**. Se **autoriza la reventa** de energía eléctrica como excepción exclusiva para el **caso específico de la recarga eléctrica vehicular**, con las previsiones que establezca la autoridad competente; pero garantizando simultáneamente **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.

- 1) La reglamentación de la gestión de puntos de carga, deberá incluir explícitamente **facilidades técnicas**, de trámites o autorizaciones y consecuentemente económicas; para la instalación por parte de **particulares, pequeñas empresas** o comercios, **entidades** de bien público o educativas, y otros que determine la autoridad de aplicación; de un **pequeño número de puntos** de recarga pública o semipública en sus predios.

ARTÍCULO 57 -**NUEVAS EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURA DE CARGA**. Las nuevas edificaciones que cuenten con espacio para estacionamiento de vehículos, deberán contemplar instalaciones eléctricas **aptas para la colocación de puntos de carga** para vehículos eléctricos; con las consideraciones que establezcan las autoridades competentes; en particular y/o comenzado por aquellas construidas parcial o totalmente con fondos, créditos o beneficios fiscales otorgados por el Estado.

ARTÍCULO 58 -**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 59 -**ESTÁNDARES PARA PUNTOS DE CARGA**. Se adoptan en general y como referencia para los **puntos de carga vehicular de electricidad e hidrógeno**, las especificaciones técnicas del Anexo 2, incisos 1 y 2 de la **Directiva 2014/94/EU** de la **Comunidad Europea** sobre "Implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos", con las consideraciones establecidas en el **ANEXO 5: "Infraestructura de Carga"** y las **adaptaciones** que la autoridad de aplicación nacional considere pertinentes; como medida preventiva de ordenamiento inicial para garantizar la estandarización e interoperabilidad de conectores de carga a nivel nacional, y su compatibilidad internacional; hasta tanto la autoridad de aplicación y sus órganos consultivos creados por la presente se constituyan y expidan al respecto. Complementariamente y hasta tanto la autoridad de aplicación lo disponga, los puntos de carga eléctrica pública de alta potencia deberán ser **multiformato o multiestándar** respecto a los **conectores**, salvo las excepciones mencionadas a continuación u otras debidamente autorizadas por la misma; e incluyendo en general las siguientes consideraciones:

- 1) Los puntos para recarga eléctrica pública o semipública de vehículos a motor realizada en **potencia normal**, lo que implica desde tres coma siete kilowatts (3,7 kW) hasta veintidós kilowatts (22 kW); deberán contar con al menos un "socket" o zócalo de conexión "**Tipo 2**" conforme a norma IEC 62196-2, que permita al usuario dotado del cable con los conectores correspondientes, cargar tanto vehículos que tengan zócalos "**Tipo 1**" como "Tipo 2"; según descripción gráfica del **ANEXO 5: "Infraestructura de Carga"**.
- 2) Los puntos para recarga eléctrica pública o semipública de vehículos a motor realizada en **alta potencia**, implica superior a veintidós kilowatts (22 kW); deberán contar con al menos un conector de los llamados sistema de carga combinada "**CCS Combo 2**" conforme a norma IEC 62196-3, acompañado inicialmente y hasta tanto la autoridad de aplicación lo disponga, de por al menos un conector de los llamados "**CHAdeMO**", y un conector "**Tipo 2**". Los puntos de recarga que cuenten solo con conectores "Tipo 2", podrán ser autorizados por vía de excepción también para recarga en alta potencia, sea mediante Corriente Alterna como Continua.

- 3) Paralelamente, 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, como mínimo un porcentaje estratégico y suficiente a nivel federal, de puntos de carga para estos vectores energéticos.

ARTÍCULO 60 -**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 61 -**REDES INTELIGENTES Y ENERGÍAS RENOVABLES**. 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, conjuntamente con la utilización de las llamadas **“smart grids”** o redes inteligentes, la promoción de **recarga en horas nocturnas** o “valle”, los sistemas de alimentación **bidireccional entre el vehículo y la red** o el hogar, y las **energías renovables** en especial generadas y/o acumuladas de forma distribuida o descentralizada; en concordancia con lo establecido en el CAPÍTULO sobre Requisitos de Seguridad, Ambientales y Otros de la presente.

CAPÍTULO 10. ESTUDIOS, ESTADÍSTICAS E INFORMACIÓN PÚBLICA

ARTÍCULO 62 -**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 63 -**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 11. ETIQUETA DE SUSTENTABILIDAD VEHICULAR

ARTÍCULO 64 -**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 **económico-ambiental**, que indiquen **además de la eficiencia energética** del vehículo, otras variables que hacen a su sustentabilidad **económica y ecológica** para el **usuario y la sociedad**. La primera o **ESV DE VENTA**, será obligatoria para poder poner a la venta un vehículo nuevo, a partir de la fecha, en la forma y para las categorías vehiculares que establezca la autoridad de aplicación, a los fines de brindar esta **información a potenciales COMPRADORES**. Esta etiqueta podrá ser retirada una vez vendido el vehículo. La segunda o **ESV DE CIRCULACIÓN**, será obligatoria para poder circular a partir de la fecha, en la forma y para las categorías vehiculares que establezca la autoridad de aplicación, a los fines de **facilitar a los AGENTES DE CONTROL** correspondientes, la determinación de los **beneficios de circulación** a los que podrá o no acceder el vehículo, según su nivel de sustentabilidad económico-ambiental, etiqueta que será verificada cada vez que se realice la Revisión Técnica Vehicular Obligatoria (RTO).

ARTÍCULO 65 -**ESV DE VENTA**. Para la **Etiqueta de Sustentabilidad Vehicular (ESV)** de **VENTA**, se adopta como modelo de referencia la etiqueta vehicular utilizada por la Agencia de Protección Ambiental (EPA) de los EEUU, con las adaptaciones que disponga la autoridad de aplicación nacional y las consideraciones detalladas en el **ANEXO 4: “Etiqueta de Sustentabilidad Vehicular”**; como medida preventiva de ordenamiento inicial, hasta tanto la autoridad de aplicación y sus órganos consultivos creados por la presente se constituyan y expidan al respecto. Los datos que figuran en la etiqueta oficial del mencionado país para un mismo modelo de vehículo que se comercialice en Argentina, podrán ser tomados como válidos para la etiqueta nacional; previa traducción de texto, conversión de unidades de medida si correspondiera y validación local de la información, según disponga la autoridad de aplicación.

ARTÍCULO 66 -**ESV DE CIRCULACIÓN**. Para la **Etiqueta de Sustentabilidad Vehicular (ESV)** de **CIRCULACIÓN**, se adoptan como modelo de referencia los distintivos ambientales establecidos por la Dirección

General de Tráfico (DGT) de España, según su Resolución 3828 del 13 de abril de 2016, ANEXO VII: “Adhesivo identificador y características de los vehículos clasificados”; con las adaptaciones que disponga la autoridad de aplicación y las consideraciones detalladas en el **ANEXO 4: “Etiqueta de Sustentabilidad Vehicular”**; como medida preventiva de ordenamiento inicial, hasta tanto la autoridad de aplicación y sus órganos consultivos creados por la presente se constituyan y expidan al respecto.

CAPÍTULO 12. ADHESIÓN PROVINCIAS Y MUNICIPIOS

ARTÍCULO 67 -**ADHESIÓN**. Se invita a todas las **provincias**, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y a los **municipios** o administraciones locales, a **adherir** a la presente norma; a los fines de **actualizar y articular** estas políticas y normativas sectoriales a nivel **Federal**, **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 activa** similares y/o complementarias a las de la presente norma en lo económico, de circulación, estacionamiento, recarga, y otros; así como estrategias de educación e información relacionadas.

ARTÍCULO 68 -**ACCESO AL FONDO**. Podrán acceder a una cuota del Fondo Nacional y otros mecanismos de asesoramiento y asistencia nacional para la reconversión de la movilidad; prioritariamente aquellas jurisdicciones que adhieran a la presente Ley en el marco del artículo anterior y correlacionados; mediante sanción de la **norma** correspondiente; con las consideraciones detalladas en el **ANEXO 7: “Adhesión Provincias y Municipios”**.

TITULO IV. DISPOSICIONES FINALES

CAPÍTULO 13. ANEXOS, DEROGACIONES Y REGLAMENTACIÓN

ARTÍCULO 69 -**ACTUALIZACIÓN DE ANEXOS**. Los anexos de la presente norma, son parte constitutiva de la misma, sin embargo constituyen especificaciones iniciales, que **podrán ser actualizadas** atendiendo a la evolución tecnológica en la materia, 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 70 -**DEROGACIONES**. Queda derogado toda norma que se oponga o contradiga lo establecido por la presente norma y sus anexos.

ARTÍCULO 71 -**REGLAMENTACIÓN**. Se establece un plazo de noventa (90) días corridos a partir de la fecha de promulgación de la presente norma, para **reglamentar** los artículos que corresponda por parte del poder Ejecutivo; que pondrá en marcha las etapas iniciales del “**Plan Nacional para el Desarrollo de los Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenible**” (PlanDeVEMoS) mencionado en el Capítulo y Artículos correspondientes de la presente, dentro de los sesenta (60) días siguientes a los noventa mencionados más arriba.

ARTÍCULO 72 -Comuníquese al Poder Ejecutivo.

ANEXOS

ANEXO 1: PRINCIPIOS RECTORES

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

La interpretación y aplicación de la presente norma, su reglamentación y toda otra norma a través de la cual se regulen las políticas vinculadas con en el objeto, alcance y artículos correlacionados de esta; estará sujeta al cumplimiento de los **Principios Rectores de la Política sobre Vehículos Eléctricos y Sistemas de Movilidad Sostenible** detallados a continuación; derivados de la aplicación para este sector de la actividad nacional, del Art. 41 de la **Constitución Nacional**, los **principios** y **presupuestos mínimos** establecidos por los Art. 4 y 6, de Ley Nacional N° 25.675 General del **Ambiente y el Desarrollo Sostenible**, y los **27 principios** del desarrollo sostenible de la **Declaración de Río-92 de la ONU**³, entre otros.

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**⁴. Y por lo tanto, se consideran vehículos o sistemas de movilidad que **contribuyen al desarrollo humano**, a aquellos, que **garantizan ese ambiente** y **amplían esas opciones** a través del tiempo.

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**⁵, 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**.⁶

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 respecto a la extracción de **recursos** o devolución de **residuos**, para poder garantizar el mejoramiento o al menos la sustentabilidad de la **economía social** y **calidad de vida** a través del **tiempo**.⁷

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.⁸

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

³ Conferencia de la **ONU** sobre Medio Ambiente y Desarrollo, **Río 1992**. Declaración de los **27 Principios del Desarrollo Sostenible**: <http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/riodeclaration.htm>, firmados por Argentina.

⁴ Basado en PNUD ¿Qué es el Desarrollo Humano? <http://www.pnud.org.co/sitio.shtml?apc=aAa020081-&m=a&e=A>

⁵ **Externalidades**: costos o beneficios de producción y/o consumo de algún bien o servicio, que no se reflejan en su precio de mercado; pero sin embargo afectan a las personas, sin que estas paguen por ese beneficio o sean compensadas por ese perjuicio. <http://www.cepal.org/es/publicaciones/3624-analisis-economico-externalidades-ambientales-guia-decisoros>

⁶ Basado en aplicación para vehículos y sist. de movilidad, del Ppio. de Equidad Intergeneracional del Art. 4 de Ley 25.675; y del Ppio. 3 de Declaración de Conferencia de la ONU, sobre Medio Ambiente y Desarrollo, Río 92.

⁷ Basado en aplicación para vehículos y sist. de movilidad, de Presupuestos Mínimos del Art. 6 de Ley 25.675.

⁸ Basado en aplicación para vehículos y sist. de movilidad, del Art. 41 de la Constitución Nacional, y del Ppio. 16 de la Declaración de la Conferencia de la ONU, sobre Medio Ambiente y Desarrollo, Río 92.

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.⁹

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.¹⁰

Principio 08: INNOVACIÓN Y DIVERSIDAD PARA LA EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA.

La normativa y política sobre **vehículos y sistemas** de movilidad o sus **componentes** e **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**.¹¹

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**.¹²

Principio 10: INCORPORACIÓN 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.¹³

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**.¹⁴

Principio 12: PRECAUCIÓN.

Cuando exista **probabilidad de daño** grave o irreversible **sobre el ambiente** o la **calidad de vida** de sus habitantes, 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.¹⁵

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.¹⁶

Principio 14: COOPERACIÓN FEDERAL.

Se promoverá la **cooperación** entre nación, provincias y municipios o administraciones locales, **en planes**

⁹ Basado en aplicación para vehículos y sist. de movilidad, del Art. 41 de la Constitución Nacional, y del Ppio. de Responsabilidad del Art. 4 de Ley 25.675.

¹⁰ Basado en aplicación para vehículos y sist. de movilidad, del Ppio. de Progresividad del Art. 4 de Ley 25.675.

¹¹ Basado en aplicación para vehículos y sist. de movilidad, del Ppio. 9 de la Declaración de la Conferencia de la ONU, sobre Medio Ambiente y Desarrollo, Río 92.

¹² Basado en aplicación para vehículos y sist. de movilidad, del Ppio. 8 de la Declaración de la Conferencia de la ONU, sobre Medio Ambiente y Desarrollo, Río 92.

¹³ Basado en aplicación para vehículos y sist. de movilidad, del Objetivo H sobre Educación, Valores y Conductas Art. 2 de Ley 25.675; y del Ppio. 10 de la Declaración de la Conferencia de la ONU, sobre Medio Ambiente y Desarrollo, Río 92.

¹⁴ Basado en aplicación para vehículos y sist. de movilidad, del Ppio. de Prevención del Art. 4 de Ley 25.675; y del Ppio. 2 y 17 de la Declaración de la Conferencia de la ONU, sobre Medio Ambiente y Desarrollo, Río 92.

¹⁵ Basado en aplicación para vehículos y sist. de movilidad, del Ppio. Precautorio del Art. 4 de Ley 25.675; y del Ppio. 15 de la Declaración de la Conferencia de la ONU, sobre Medio Ambiente y Desarrollo, Río 92.

¹⁶ Basado en aplicación para vehículos y sist. de movilidad, del Ppio. de Congruencia del Art. 4 de Ley 25.675.

federales y mecanismos de **coordinación** de sus **políticas** sobre vehículos y movilidad sostenible, así como respecto de su **infraestructura de carga** y sistemas relacionados.¹⁷

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**.¹⁸

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.¹⁹

¹⁷ Basado en aplicación para vehículos y sist. de movilidad, del Ppio. de Cooperación del Art. 4 de Ley 25.675; y del Ppio. 7 y 12 de la Declaración de la Conferencia de la ONU, sobre Medio Ambiente y Desarrollo, Río 92.

¹⁸ Basado en aplicación para vehículos y sist. de movilidad, del Ppio. de Cooperación del Art. 4 de Ley 25.675; y del Ppio. 7 y 12 de la Declaración de la Conferencia de la ONU, sobre Medio Ambiente y Desarrollo, Río 92.

¹⁹ Basado en Art.28 de la Ley 24.449-1994 de Tránsito de Argentina

ANEXO 2: DEFINICIONES GENERALES

DEFINICIONES. A los fines de facilitar la interpretación e implementación de la presente norma y correlacionadas; se adoptan las definiciones detalladas en este Anexo; las que también **reemplazarán** las mencionadas en las "Definiciones" del Artículo 5 de la Ley Nacional N° 24.449-1994 de Tránsito y normativa correlacionada incluido el Decreto 32-2018 y sus Anexos; para garantizar la **coherencia** normativa con la presente, remover **obstáculos** a vehículos y sistemas de movilidad alternativos a los convencionales, y facilitar la **innovación** y **diversidad** tecnológica a través del tiempo.

ACTUALIZACIÓN DEL ANEXO. Atendiendo a la evolución tecnológica, el presente Anexo, **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.

COMPATIBILIZACIÓN INTERNACIONAL Y ETIQUETADO VEHICULAR. A estos fines, las presentes definiciones y siglas, se correlacionan principalmente con el Art 3 "Definiciones" de las normas de la Unión Europea para Categoría L (**Reglamento UE 168-2013**²⁰) y para Categorías T, C, R y S de Tractores y Maquinaria Agrícola (**Reglamento UE 167-2013**²¹); así como las utilizadas por las autoridades de los EEUU en su sitio específico del tema "Fueleconomy.gov", y de otras naciones; no solo respecto a definiciones sino también a algunas **SIGLAS en inglés para el ETIQUETADO internacional** vehicular de eficiencia energética y sustentabilidad ambiental, atendiendo a su utilización en los anexos y reglamentaciones correspondientes.

Sección A. Definiciones Actualizadas Respecto a Ley 24.449

1. **Acoplado:** vehículo 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 otras formas que determine la autoridad de aplicación.
2. **Automotor:** vehículo motorizado que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de las categorías M y N.
3. **Automóvil:** automotor que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría M.
4. **Bicicleta:** ciclorodado de dos ruedas, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas.
5. **Calzada:** la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos, incluyendo aquellas áreas de terrenos públicos delimitadas y autorizadas especialmente por Autoridad competente para la circulación de determinados vehículos de categorías L6 y L7, conforme los criterios mínimos de seguridad vial que establezca la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.²²
6. **Motocicleta:** motovehículo que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría L3e.
7. **Vehículo:** medio por el cual personas u objetos pueden ser transportados por la vía pública o fuera de ella.

Sección B. Definiciones Incorporadas Respecto a Ley 24.449

8. **Asientos a horcajadas:** sillín que se monta de manera similar a un caballo, normalmente con una pierna a cada lado.
9. **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 normalmente uno al lado del otro.
10. **B5:** mezcla de combustible compuesta por hasta un 5 % de biodiésel y un 95 % de diésel de petróleo.²³
11. **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..
12. **Bicisenda:** sector señalizado y especialmente acondicionado en **aceras y espacios verdes** para la circulación de **ciclorodados y vehículos de movilidad personal**.²⁴
13. **Biodiésel:** combustible diésel obtenido a partir de aceite vegetal o grasa animal consistente en alquilésteres de cadena larga y producido de forma sostenible.²⁵

²⁰ Reglamento UE 168-2013: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168>

²¹ Reglamento UE 167-2013: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0167>

²² Texto agregado por el Decreto 32-2018: <https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/177435/20180111>

²³ Tomado de las Definiciones de las últimas **Normas Europeas** de tránsito ej **Reglamento UE 168-2013**, que se utilizan luego para las nuevas **Homologaciones, Emisiones, Importaciones, Promociones**, etc. específicas para los vehículos alternativos abarcados por la norma.

²⁴ Basado en definiciones del Código de **Tránsito** de la **Ciudad Autónoma de Bs. As.** Ley N° 2.148-2007, y sus modificatorias en especial la Ley 6.164-2019 que introduce los dispositivos o Vehículos de Movilidad Personal.

14. **Buggie**: cuatriciclo (o categoría mayor) con asientos **no a horcajadas**, todo terreno y con habitáculo, jaula o barras antivuelco.²⁶
15. **Carril Bus/Taxi**: sector de la **calzada** señalizado especialmente para la circulación con carácter **preferencial o exclusiva** de Autobuses y/o Taxis.
16. **Ciclocarril**: sector señalizado especialmente **en la calzada** para la circulación con carácter **preferente de ciclorodados y vehículos de movilidad personal**.²⁷
17. **Ciclomotor**: motovehículo que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría L1-B.
18. **Ciclorodado**²⁸: velocípedo de una²⁹ 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 exceptúen** de la consideración **como vehículo motorizado**.
19. **Ciclorodado eléctrico**: ciclorodado que incluye propulsión eléctrica.
20. **Ciclovía**: sector **de la calzada** señalizado especialmente con una separación que permita la circulación **exclusiva de ciclorodados y vehículos de movilidad personal**.³⁰
21. **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.
22. **Cuatriciclo liviano**: motovehículo que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría L6.
23. **Cuatriciclo pesado**: motovehículo que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría L7.
24. **Cuattrimóvil**³¹: cuatriciclo con asientos **no a horcajadas** y carrozado mediante habitáculo cerrado o semicerrado.
25. **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.³²
26. **Desarrollo sostenible**: en sentido amplio y correlativo al Informe Brundtland de la ONU³³ y la Constitución Nacional Argentina³⁴; 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. En sentido estricto y a los fines de implementar lo anterior en el marco de la declaración de **Principios para el Desarrollo Sostenible de la ONU**³⁵ y la **Ley General del Ambiente y el Desarrollo Sostenible** de Argentina³⁶; se refiere al 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**³⁷, 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 **recursos** o emitidos como **residuos**,

²⁵ Tomado de las Definiciones de las últimas **Normas Europeas** de tránsito ej **Reglamento UE 168-2013**, que se utilizan luego para las nuevas **Homologaciones, Emisiones, Importaciones, Promociones**, etc. específicas para los vehículos alternativos abarcados por la norma.

²⁶ Término utilizado en el nuevo Reglamento Europeo UE 168-2013, Anexo 1, para cuatriciclos con asientos yuxtapuestos.

²⁷ Basado en definiciones del Código de **Tránsito** de la **Ciudad Autónoma de Bs. As.** Ley N° 2.148-2007, y sus modificatorias en especial la Ley 6.164-2019 que introduce los dispositivos o Vehículos de Movilidad Personal.

²⁸ Similar a definiciones del Código de **Tránsito** de la **Ciudad Autónoma de Bs. As.** Ley N° 2.148-2007, Definiciones Generales, Inciso 39) "**Ciclorodado**: Vehículo **no motorizado** de **dos o más** ruedas, impulsado por mecanismos con el **esfuerzo** de quien o quienes lo utilizan". La diferencia es que en la presente, se lo vincula jerárquicamente como subtipo inmediato de "Velocípedo" en lugar de con la categoría máxima "Vehículo"; y se remueven los obstáculos de "no motorizado" incluyendo la posibilidad de motorización eléctrica de baja potencia; y de "dos o mas ruedas" por "una o más" incluyendo desde monociclos a cuatricicletas, habilitadas en otras partes del mundo, y que ya circulan y hasta se fabrican en Argentina, pero en un vacío legal que impide reglamentar su seguridad.

²⁹ <https://es.wikipedia.org/wiki/Monociclo> y https://es.wikipedia.org/wiki/Uniciclo_autoequilibrado

³⁰ Basado en definiciones del Código de **Tránsito** de la **Ciudad Autónoma de Bs. As.** Ley N° 2.148-2007, y sus modificatorias en especial la Ley 6.164-2019 que introduce los dispositivos o Vehículos de Movilidad Personal.

³¹ Término utilizado en el nuevo Reglamento Europeo UE 168-2013, Anexo 1, para cuatriciclos con habitáculo, etc. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168>

³² Basado en PNUD (Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo) ¿Qué es el Desarrollo Humano? <http://www.pnud.org.co/sitio.shtml?apc=aAa020081--&m=a&e=A>.

³³ ONU (Organización de Naciones Unidas), Informe de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo (Comisión Brundtland): "Nuestro Futuro Común" de 1987.

³⁴ Constitución Nacional, Art. 41: sobre derechos y deberes respecto al desarrollo sostenible, así como la obligación para quién lo genera de recomponer el daño ambiental que produce, según establezcan las leyes del caso.

³⁵ Adoptada como Principio 3 de la Declaración de la Conferencia de la ONU, sobre Medio Ambiente y Desarrollo, Río 1992.

³⁶ Ley Nacional N° 25675-2002 ó General del Ambiente, Art. 4: los 10 principios y Art. 6: los presupuestos mínimos.

³⁷ Capacidad de Carga: https://es.wikipedia.org/wiki/Capacidad_de_carga

anualmente **por habitante del país**; de manera de **mantener** estas variables dentro de los **límites** de una **huella ecológica sostenible y equitativa**, por habitante del planeta.³⁸

27. **E85**: mezcla de combustible compuesta por un 85 % de etanol anhidro y un 15 % de gasolina; ³⁹
28. **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").⁴⁰
29. **H₂NG**: mezcla de combustible compuesta de hidrógeno y gas natural. ⁴¹
30. **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.
31. **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.
32. **Motovehículo**⁴²: vehículo motorizado que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría L.
33. **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.
34. **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 economía social y calidad de vida de generación en generación.⁴³
35. **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").
36. **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.
37. **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.
38. **Sistema o kit extensor de autonomía**: sistema o conjunto de partes que agregado a un vehículo que ya posee propulsión eléctrica, extiende su autonomía.
39. **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.
40. **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.

³⁸ Ejemplo, ver en Anexos/Otras Fuentes: "Huella de carbono per-cápita sostenible y equitativa" 5 Tn/año/por habitante del planeta, independientemente de su nacionalidad.

³⁹ Tomado de las Definiciones de las últimas **Normas Europeas** de tránsito ej **Reglamento UE 168-2013**, que se utilizan luego para las nuevas **Homologaciones, Emisiones, Importaciones, Promociones**, etc. específicas para los vehículos alternativos abarcados por la norma.

⁴⁰ Tomado de las Definiciones de las últimas **Normas Europeas** de tránsito ej **Reglamento UE 167-2013** para nuevas **Categorías T, C, R y S** (Tractores, Remolques y Maquinaria Agrícola, etc): <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0167>,

⁴¹ Tomado de las Definiciones de las últimas **Normas Europeas** de tránsito ej **Reglamento UE 168-2013**, que se utilizan luego para las nuevas **Homologaciones, Emisiones, Importaciones, Promociones**, etc. específicas para los vehículos alternativos abarcados por la norma.

⁴² Se adopta en todo el texto el concepto de "**Motovehículo**" (utilizado en el Código de Tránsito de Ciudad de Bs As) para referirse a los vehículos motorizados de Categoría L (de ciclomotores a cuatriciclos), diferenciándolos de los "Automotores" de categorías mayores, y de "Ciclorodados" motorizados, de categoría menor.

⁴³ Basado en definiciones de: The Mobility 2030 Report- WBCSD (**World Business Council for Sustainable Development**). Fuente: <http://www.wbcsd.org/web/m4dev.htm>.

41. **Vehículo autoequilibrado**⁴⁴: vehículo con equilibrio inestable inherente, que mediante sistemas auxiliares de control puede mantener su equilibrio de forma segura; incluyendo vehículos de **una sola rueda, dos ruedas** paralelas, u otros.⁴⁵
42. **Vehículo autónomo**⁴⁶: 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.
43. **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.⁴⁷
44. **Vehículo de movilidad personal (VMP)**:^{48 49} sistemas livianos de movilidad personal dotados de una o más ruedas, **diferentes** a las bicicletas en sentido estricto, pero que de manera similar a aquellas y 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. Se excluyen de esta definición los vehículos para personas con movilidad reducida y los dotados con motor a combustión.
45. **Vehículo eléctrico** (también conocido por sigla internacional **EV**⁵⁰: 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.⁵¹
46. **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.⁵²
47. **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.⁵³
48. **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.
49. **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 eléctricos 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**).⁵⁴

⁴⁴ Tomado de las Definiciones, del Reglamento de la UE 168-2013 para Categoría L

⁴⁵ Ej. bicicleta Segway, monociclos Ryno Motors, Honda U3-X, etc

⁴⁶ Basado en Ley AB511 de 2011, Sección 8, del Estado de Nevada, EEUU

⁴⁷ Basado en: https://en.wikipedia.org/wiki/Hydrogen_internal_combustion_engine_vehicle

⁴⁸ España-Barcelona Ordza Circulac Vehíc y Peatones, modificada 23-03-2017: "**Vehículos de Movilidad Personal (VMP) y Ciclos con Más de 2 Ruedas**" (para vehículos **no** contemplados por normas de **bicicletas eléctricas**, ni por las de **ciclomotores**).

Folleto: [http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat/sites/default/files/FULLETÓ_MOBILITAT_PERSONAL_ESP_\(2\).pdf](http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat/sites/default/files/FULLETÓ_MOBILITAT_PERSONAL_ESP_(2).pdf)

Resumen: <http://docs.gestionaweb.cat/1362/nota-de-prensa-normativa-cast-2.pdf>

Norma: <https://bop.diba.cat/scripts/ftpisa.aspx?fnew?bop2017&02/022017003086.pdf&1>

⁴⁹ También inspirado en definiciones del Código de **Tránsito** de la **Ciudad Autónoma de Bs. As.** Ley N° 2.148-2007, y sus modificatorias en especial la Ley 6.164-2019 que introduce los dispositivos o Vehículos de Movilidad Personal.

⁵⁰ [Se consignan las siglas en inglés para compatibilidad y estandarización internacional en etiquetado vehicular, licencias, señalizaciones y otros aspectos relacionados, en la presente norma, sus anexos, reglamentación, etc](#)

⁵¹ Basado en definiciones de la ABVE - Asociación Brasileña de Vehículos Eléctricos. Fuente:

[http://www.abve.org.br/Espanol/quienessomos.asp_\(año_2013\)](http://www.abve.org.br/Espanol/quienessomos.asp_(año_2013)).

⁵² Basado: <http://www.fueleconomy.gov/feg/esevsplash.shtml>, https://es.wikipedia.org/wiki/Vehículo_eléctrico_de_batería

⁵³ Basado en: Reglamento de la UE 168-2013 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168>

⁵⁴ Basado en: https://en.wikipedia.org/wiki/Plug-in_electric_vehicle; US Energy Independence and Security Act of 2007 https://en.wikipedia.org/wiki/Energy_Independence_and_Security_Act_of_2007 ; <http://legislink.org/us/pl-110-140>; e IEEE <http://www.ieeeusa.org/policy/positions/PHEV0607.pdf> NOTA: El Acta de Seguridad e Independencia Energética de

50. **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.
51. **Vehículo flexifuel**: vehículo equipado con un sistema de almacenamiento de combustible que pueda circular con diferentes mezclas de dos o más combustibles.
52. **Vehículo flexifuel de etanol**: vehículo flexifuel que pueda circular con gasolina o con una mezcla de gasolina y etanol;
53. **Vehículo flexifuel de H₂NG**: vehículo flexifuel que pueda funcionar con diferentes mezclas de hidrógeno y gas natural/biometano.
54. **Vehículo flexifuel biodiésel**: vehículo flexifuel que pueda circular con diésel mineral o con una mezcla de diésel mineral y biodiésel.
55. **Vehículo híbrido**: vehículos que en sentido amplio utilizan alguna combinación de motor de combustión interna, con motor/es eléctrico/s o con otro tipo de propulsión como el aire comprimido⁵⁵, u otras.
56. **Vehículo híbrido no enchufable, ó eléctrico híbrido no enchufable** (también conocido por sigla internacional **HV**: Hybrid Vehicle, ó **HEV**: Hybrid 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, u otros), **no pueden ser recargados desde una fuente externa de electricidad**, como un tomacorriente de pared; sino desde sistemas de recuperación de energía de frenado/desaceleración, u otros similares; por lo que son alimentados en definitiva y exclusivamente por el motor de combustión interna.
57. **Vehículo impulsado por hidrógeno**: cualquier vehículo de motor que utilice hidrógeno como vector energético; sean eléctricos, de combustión interna, u otros.⁵⁶
58. **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.
59. **Velocípedo**⁵⁷: vehículo terrestre de una o más ruedas, con propulsión humana, combinada o no con motores.
60. **Velocípedo eléctrico**⁵⁸: velocípedo de **hasta cuatro**⁵⁹ ruedas, con motorización **eléctrica**, y cuya potencia, velocidad y demás características; responden a los criterios de clasificación establecidos para la Categ. L1-A ó menor.

Sección C. Definiciones No Modificadas Respecto a Ley 24.449

61. **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.
62. **Autoridad jurisdiccional**: la del Estado Nacional, Provincial o Municipal.
63. **Autoridad local**: la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad.
64. **Baliza**: la señal fija o móvil con luz propia o retrorrefletores de luz, que se pone como marca de advertencia.
65. **Banquina**: la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada.
66. **Camino**: una vía rural de circulación.
67. **Camión**: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500 kilogramos de peso total.
68. **Camioneta**: el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kg. de peso total.

2007 de los EEUU, incluye además que **para ser considerado eléctrico enchufable** (y acceder a las correspondientes promociones gubernamentales, diferentes que las de un híbrido no enchufable) su batería debe tener capacidad de **por lo menos 4 kWh**.

⁵⁵ Ej. PEUGEOT-CITROËN híbridos a nafta y “**AIRE COMPRIMIDO**”: <https://www.diariomotor.com/2015/09/22/peugeot-hibridos-aire-comprimido/>; Peugeot 208 2L Hybrid Air: <https://www.diariomotor.com/2014/09/08/peugeot-208-2l-hybrid-air/>; y Citroën C4 Cactus Airflow: <https://www.diariomotor.com/tecmovia/2014/09/18/consumir-2-1100-km-con-un-citroen-c4-cactus-es-posible-sin-recargar-en-un-enchufe/>

⁵⁶ Basado en: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=URISERV:mi0043> Reglamento de la UE **79/2009**, relativo a la homologación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno.

⁵⁷ Del latín: «pies rápidos». <http://es.wikipedia.org/wiki/Velocípedo>. Ya se utiliza en Argentina, ver “Velocípedo eléctrico”.

⁵⁸ Del latín: «pies rápidos». <http://es.wikipedia.org/wiki/Velocípedo>. El término “Velocípedo” ya se utiliza en Argentina (ej. **Velocípedo ecológico a pedal y eléctrico**) como parte de la designación de los vehículos eléctricos y con pedales pero similares a scooters (ej. los de marca Luky Lion), en las Ordenanzas y/o proyectos de múltiples Municipios como: Rosario, Santa Fe, Goya, Carlos Paz, San Pedro, Casilda, etc (<http://www.rosario.gov.ar/normativa/verArchivo?tipo=pdf&id=86772>).

⁵⁹ Hasta 4 ruedas como Reglamento de la UE 168-2013 para Categoría “L1e-A”. Incluye no solo tricicletas sino cuatricicletas y pequeños vehículos similares (ej. www.pedalcoupe.com), que con 750w, velocidad, tamaño y peso similares a una tricicleta; de otra manera serían consideradas categoría L6e como un Renault Twizy 40, de 4.000W y 350kg de peso.

69. **Carretón:** el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales.
70. **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.
71. **Maquinaria especial:** todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar.
72. **Omnibus:** vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor.
73. **Parada:** el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente.
74. **Paso a nivel:** el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril.
75. **Peso:** el total del vehículo más su carga y ocupantes.
76. **Semiautopista:** un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril.
77. **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.
78. **Servicio de transporte:** el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte.
79. **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.
80. **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.
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: CATEGORÍAS VEHICULARES

Clasificación de Vehículos de Acuerdo a Características Técnicas y sus Excepciones

CLASIFICACIÓN. Se reemplaza la “clasificación de vehículos de acuerdo a las características técnicas”, correspondientes al Art.28 de la Ley 24449-1994⁶⁰ de Tránsito, su Decreto reglamentario 779-1995⁶¹ y normativa correlacionada incluido el Decreto 32-2018⁶² y sus Anexos⁶³; por la detallada a continuación, a los fines de **actualizarla** a la realidad nacional e internacional, garantizar su **coherencia normativa** con otras secciones de la presente ley, **remover obstáculos** por acción u omisión a vehículos y sistemas de movilidad alternativos a los convencionales, incorporar **nuevas categorías y/o subdivisiones** en las preexistentes, promover la **innovación y diversidad** tecnológicas, y facilitar la actualización permanente de este anexo y su clasificación por parte de la autoridad de aplicación, en las condiciones establecidas en el artículo siguiente.

ACTUALIZACIÓN DEL ANEXO. Atendiendo a la evolución tecnológica, el presente Anexo **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.

COMPATIBILIZACIÓN INTERNACIONAL. A estos fines, la presente actualización toma como referencia el Art 4 "Categorías de vehículos" y el Anexo 1 "Clasificación de vehículos" del **Reglamento UE 168-2013**⁶⁴ de la Unión Europea para la Categoría L de Motovehículos; y para las Categorías T, C, R y S de Tractores y Maquinaria Agrícola los correspondientes del **Reglamento UE 167-2013**⁶⁵.

Sección A. Excepciones Previas

ARTÍCULO 1 - Se incluyen entre las **excepciones al tratamiento como vehículo motorizado**, a los siguientes vehículos:

1. **CICLORODADO ELÉCTRICO TIPO “A”**⁶⁶: ciclорodados **con asistencia eléctrica al pedaleo** (EPAC: Electric Power Assisted Cycles), que se ajustan a la Norma IRAM 60020-2017⁶⁷, u otras que establezca la autoridad de aplicación.
2. **CICLORODADO ELÉCTRICO TIPO “B”**: ciclорodados con características **similares** a los del inciso anterior, pero donde su motor puede ser accionado directamente por un **acelerador** o mecanismo equivalente sin necesidad de pedaleo; según **especificaciones, consideraciones de seguridad** u otras que establezca la autoridad de aplicación.⁶⁸
3. **VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)**⁶⁹: vehículos eléctricos **diferentes a un ciclорodado convencional** respecto a su formato, número o disposición de ruedas, o porque no posee pedales, o manubrio, o asiento o por otras características especiales; pero posee prestaciones **similares a un ciclорodado 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

⁶⁰ Ley 24.449-1994: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>

⁶¹ Decreto 779-1995: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/norma.htm>; Anexo1: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/dto779-1995-anexo1.htm>

⁶² Decreto 32-2018: <https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/177435/20180111>

⁶³ Decreto 32-2018, Anexo 1: <https://www.boletinoficial.gob.ar/pdf/pdfAnexoPrimera/5458918A01.pdf/20180111/0>

⁶⁴ Reglamento UE 168-2013: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168>

⁶⁵ Reglamento UE 167-2013: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0167>

⁶⁶ En este anexo se utilizan diferentes subdivisiones según el caso, de forma similar a como son utilizados en el **decreto 26-2019**: “Tipo” A, B, etc por prestaciones; “Clase” (a), (b), etc según cabinado o no; y **Subcategoría** “G” para todoterreno.

⁶⁷ Argentina Sec.Ind y Sec.Comerc. Resolución Conjunta 28-E.2017 **Bici.Asist.Elec.Pedaleo** (EPAC) según IRAM 60020: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/270000-274999/274587/norma.htm> ; e IRAM 60020-2017 Bicicletas con asistencia eléctrica al pedaleo (EPAC): <http://web.iram.org.ar/index.php?vernorma&id=294C>

⁶⁸ Se puede mantener velocidad máxima de 25 km/h como en Clase A, ó permitir un poco mayor para Clase B (ej. 35 km/h) similar a las normas americanas; dejando los **25 km/h como velocidad máxima** no para los vehículos eléctricos sino **para las vías llamadas Biciesendas, Ciclovías o Ciclocarriles**, y para cualquier vehículo que circule por ellas, **incluidas las bicicletas sin motor**. Así se permitiría que cuando un ciclорodado eléctrico circule por una calle o avenida convencional (la mayor parte del tiempo) puedan y hasta es mas seguro, andar a otra velocidad. Como se hace con los autos, donde **se limita la velocidad máxima de cada tipo de vía** de circulación, **y no la del auto basado en la vía más lenta** por la que pueda llegar a circular: ej. 20 km/h frente a una escuela, obligando a que por diseño los autos no superen los 20 km/h por la seguridad de nuestros niños, o que los ciclорodados eléctricos no superen los 25 km/h por si acaso algún día entra en una ciclovía, que igualmente debería tener límite de velocidad 25 km/h (como se propone en la norma general del cual este anexo es parte).

⁶⁹ Similares a los establecidos por las **normas de Barcelona-España (VMP: Vehículos de Movilidad Personal)**, de **Brasil (EMIA: Equipamiento de Movilidad Individual Autopropulsadas)**, o del proyecto de **Reglamento Europeo para PLEV's** (Personal Light Electric Vehicles). Incluye vehículos alternativos a las bicicletas eléctricas pero de potencia, velocidad, peso y/o dimensiones similares; como monociclos, “segways”, patinetas, vehículos de 3 ó 4 ruedas, para circulación de discapacitados o no, por las ciclovías o no, etc.

Ordza de Circulaci3n de Vehic y Peatonos, modif 23-03-2017 de Barcelona-Espaa, aunque estableci3ndose: que podrn circular por vias peatonales a una velocidad m3xima de SEIS KIL3METROS POR HORA (**6 km/h**); y por Bicisendas, Ciclovias y Ciclocarriles o similar, a una velocidad m3xima de TREINTAYCINCO KIL3METROS POR HORA (**35 km/h**), siempre que cumplan con un ancho m3ximo de OCHENTA CENT3METROS (**80 cm**), un peso o masa en orden de marcha de hasta CINCUENTA KILOGRAMOS (**50 kg**); y/o las **consideraciones t3cnicas, de seguridad** u otras que establezca la autoridad de aplicaci3n.⁷⁰

3.1. **VMP TIPO "A"**: velocidad m3xima **25 km/h**; masa m3xima **25 kg**; ancho m3ximo **60 cm**; largo m3ximo **100 cm**; alto m3ximo **210 cm**.

3.2. **VMP TIPO "B"**: velocidad m3xima **35 km/h**; masa m3xima **50 kg**; ancho m3ximo **80 cm**; largo m3ximo **190 cm**; alto m3ximo **210 cm**.

4. **Otros que la autoridad de aplicaci3n estipule**, respetando los principios rectores y el esp3ritu de mayor promoci3n a lo m3s sostenible, de la presente norma.

Secci3n B. Clasificaci3n

ART3CULO 2 - Se reemplaza la "**Clasificaci3n de veh3culos de acuerdo a las caracter3sticas t3cnicas**", establecida en la reglamentaci3n de la Ley 24449-1994 de Tr3nsito, por el Decreto 779-1995, Anexo 1, Art.28, y normativa correlacionada; por la siguiente:⁷¹

1. **Categor3a L** (motoveh3culo): veh3culos motorizados⁷² con **menos de cuatro** ruedas; **o que teniendo cuatro** o m3s ruedas posean una masa en orden de marcha inferior o igual a SEIS CIENTOS (**600 kg**), sin incluir para veh3culos el3ctricos o h3bridos, la masa de las bater3as de propulsi3n y/o celdas de combustible y dep3sitos asociados⁷³, y con una potencia continua nominal m3xima inferior o igual a QUINCE KILOVATIOS (**15 kW**).

1.1. **L1** (veloc3pedos el3ctricos y ciclomotores): veh3culos de hasta dos ruedas o que teniendo cuatro o mas ruedas posean una potencia continua nominal m3xima inferior o igual a UN KILOVATIO (**1 kW**), con velocidad m3xima por construcci3n no superior a CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (**50 Km/h**)⁷⁴, con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (**50 cc.**) o en el caso de el3ctricos, h3bridos y alternativos a los de motor de combusti3n interna, con una potencia continua nominal m3xima inferior o igual a CUATRO KILOVATIOS (**4 kW**)⁷⁵.

Se subdivide en los siguientes **Tipos**:⁷⁶

1.1.1. **L1-A** (veloc3pedo el3ctrico): veh3culos el3ctricos y alternativos a los de motor de combusti3n interna, de **hasta cuatro o m3s ruedas**⁷⁷ con una velocidad de diseo m3xima no superior a CUARENTA KIL3METROS POR HORA (**40 km/h**)⁷⁸ y una potencia continua nominal m3xima inferior o igual a UN KILOVATIO (**1 kW**).

1.1.2. **L1-B** (ciclomotor): veh3culos de **hasta dos ruedas** con una velocidad m3xima por construcci3n no superior a CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (**50 Km/h**), con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (**50 cc.**); y en el caso de el3ctricos, h3bridos y alternativos a los de motor de combusti3n interna, con una potencia continua nominal

⁷⁰ **Barcelona-Espaa** Ordza Circulac Vehic y Peatonos, modificada 23-03-2017: "**Veh3culos de Movilidad Personal (VMP)** y Ciclos con M3s de 2 Ruedas" (veh3culos **no** contemplados por normas de **bicicletas el3ctricas, ni** por las de **ciclomotores**).

Folleto: [http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat/sites/default/files/FULLET3 MOBILITAT PERSONAL_ESP \(2\).pdf](http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat/sites/default/files/FULLET3 MOBILITAT PERSONAL_ESP (2).pdf)

Resumen: <http://docs.gestionaweb.cat/1362/nota-de-prensa-normativa-cast-2.pdf>

Norma: <https://bop.diba.cat/scripts/ftpisa.aspx?fnew?bop2017&02/022017003086.pdf&1>.

Brasil habilita en misma norma de las Bicicletas El3ctricas, a los **EMIA** "Equipamientos de Movilidad Individual Autopropulsada" <http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao4652013.pdf>.

⁷¹ Basado en la 3ltima **NORMATIVA EUROPEA** de tr3nsito: **Reglamento de la UE 168-2013 para Categor3a L**: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168_especificamente_Art.4_y_Anexo_I.

⁷² Se utiliza "motorizado" en lugar de "automotor", pues este t3rmino alude en las nuevas definiciones a la Categor3a M.

⁷³ "**600 kg sin incluir...**" similar Reglamento de la UE 168-2013 para Categor3a L: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168>

⁷⁴ M3xima **50 kmh** establecidos para **L1** por **Decreto 32-2018**

⁷⁵ **Hasta 4 kW** como Reglamento de la UE 168-2013 para Categoria L (en vigencia desde 1 enero 2016) <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168>

⁷⁶ En este anexo se utilizan diferentes subdivisiones seg3n el caso, de forma similar a como son utilizados en el **decreto 26-2019**: "**Tipo**" A, B, etc por prestaciones; "**Clase**" (a), (b), etc seg3n cabinado o no; y **Subcategor3a** "G" para todoterreno.

⁷⁷ **Hasta 4 ruedas** como Reglamento de la UE 168-2013 para Categor3a "L1e-A". Incluye no solo tricicletas sino cuatricicletas y pequeos veh3culos similares (ej. Quadricycle Pedalcoupe 48V electric assisted www.pedalcoupe.com; (ver Categor3as Vehiculares IM3GENES en: EcoDrogen.com/biblioteca), que con 750w, velocidad, tamao y peso similares a una tricicleta; de otra manera ser3an consideradas categor3a L6 como un Renault Twizy 45, con cabina, 2 butacas, 4.000W y 350kg de peso.

⁷⁸ L1-A hasta **40 km/h**, como intermedio entre las Bicicletas El3ctricas y VMP, Tipos A y B que van entre **25 y 35km/h**; y los Ciclomotores L1-B de hasta **50 km/h**

máxima inferior o igual a CUATRO KILOVATIOS (4 kW).

- 1.2. **L2** (ciclomotor de tres ruedas): vehículos de **tres ruedas** con una velocidad máxima por construcción superior a CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (**50 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**).
Se subdivide en las siguientes **Clases**:
 - 1.2.1. **L2(a)**: con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem.
 - 1.2.2. **L2(b)**: con cabina

- 1.3. **L3** (motocicleta): vehículos de hasta **dos ruedas sin sidecar** con una velocidad máxima por construcción **superior a CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (50 Km/h)**; con una capacidad de cilindrada superior 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).
Se subdivide en los siguientes **Tipos**:⁷⁹
 - 1.3.1. **L3-A**: cilindrada inferior a CIENTO CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (150 cc.); y eléctricos, híbridos y alternativos, potencia continua nominal máxima inferior a ONCE KILOVATIOS (11 kW)
 - 1.3.2. **L3-B**: cilindrada inferior a TRESCIENTOS CENTIMETROS CUBICOS (300 cc.); y eléctricos, híbridos y alternativos, potencia continua nominal máxima inferior a VEINTE KILOVATIOS (20 kW)
 - 1.3.3. **L3-C**: cilindrada superior a TRESCIENTOS CENTIMETROS CUBICOS (300 cc.); y eléctricos, híbridos y alternativos, potencia continua nominal máxima superior a VEINTE KILOVATIOS (20 kW)

- 1.4. **L4** (motocicleta con sidecar): vehículos de **dos ruedas con sidecar** con una velocidad máxima por construcción **superior a CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (50 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. **L5** (triciclo motorizado): vehículos de **tres ruedas** cuya masa en vacío sea inferior o igual a MIL KILOGRAMOS (**1.000 kg**)⁸⁰; con velocidad máxima por construcción **superior a CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (50 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 L2e⁸¹.
Se subdivide en las siguientes **Clases**:
 - 1.5.1. **L5(a)**: con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem.
 - 1.5.2. **L5(b)**: con cabina

- 1.6. **L6** (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 asociados⁸²; con velocidad máxima por construcción inferior o igual a CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (**50 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**), con la posibilidad de que si se trata de vehículos cabinados de las Clases L6(b) y L6(c) alcancen sin superar los SEIS KILOVATIOS (**6 kW**)⁸³.
Se subdivide en las siguientes **Clases**:
 - 1.6.1. **L6(a)**: con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem.
 - 1.6.2. **L6(b)**: con cabina y destinados al transporte de pasajeros
 - 1.6.3. **L6(c)**: con cabina y destinados al transporte de mercancías

⁷⁹ La denominación propuesta y límites de potencia para Motocicleta **L3 de Tipos A, B y C**; se corresponden directamente con las Licencias para conducir **Clases A1.2, 1.3 y 1.4**. A diferencia de la clasificación actual, donde las categorías de vehículos y de licencias no se corresponden claramente.

⁸⁰ **Hasta 1.000 kg** como indica límite entre categorías "L5" y "M" en Decreto 779-98, reglamentario de Ley Nac. de Tránsito 24.449 de Argentina; y también el actual Reglamento de la UE 168-2013, Anexo 1, Categoría L5e, Ítem (5).

⁸¹ "**que no pueden clasificarse como L2e**", basado en Reglamento de la UE 168-2013, Anexo 1, Categoría L5e, Ítem (6).

⁸² "**425 kg sin incluir...**" similar Reglamento de la UE 168-2013 para Categoría L: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168>

⁸³ "**hasta 6 kW**", similar incremento al incorporado en Reglamento de la UE 168-2013, Anexo 1, Categoría L6e, Ítem (10) para cuatriciclos L6e con habitáculo.

- 1.7. **L7** (cuatriciclo pesado): vehículos de **cuatro o más ruedas**⁸⁴ cuya masa en orden de marcha sea inferior o igual a CUATROCIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (450 kg), con la posibilidad de que, si se trata de vehículos destinados al transporte de mercancías, alcance sin superar los SEIS CIENTOS KILOGRAMOS (**600 kg**), sin incluir para vehículos eléctricos o híbridos, la masa de las baterías de propulsión y/o celdas de combustible y depósitos asociados⁸⁵; con velocidad máxima por construcción superior a CINCUENTA KILOMETROS POR HORA (50 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 L6⁸⁶.
Se subdivide en las siguientes **Clases**:
- 1.7.1. **L7 (a)**: con manubrio y asiento tipo monociclo o tándem.
1.7.2. **L7 (b)**: con cabina y destinados al transporte de pasajeros
1.7.3. **L7(c)**: con cabina y destinados al transporte de mercancías
2. **Subcategoría G**: vehículos todo terreno de categoría L, M o N. Para estas categorías de vehículos, se añadirá la letra G como sufijo a la letra y el número que identifican a la categoría del vehículo. A modo de ejemplo: un vehículo de la categoría N1 que puede utilizarse como vehículo todo terreno, se denomina N1G.
3. **Categoría M**: 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)⁸⁷. Vehículos articulados que constan de DOS (2) unidades inseparables pero que articuladas se consideran como vehículos individuales⁸⁸. 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 baterías⁸⁹.
- 3.1. **M1**: 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).
- 3.2. **M2**: 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).
- 3.3. **M3**: 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).
4. **Categoría N**: 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)⁹⁰. 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 baterías⁹¹.
- 4.1. **N1**: Vehículos utilizados para transporte de carga, con un peso máximo que no exceda los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg).
- 4.2. **N2**: 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).
- 4.3. **N3**: Vehículo para transporte de carga, con un peso máximo superior a los DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg).
5. **Categoría O**: 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

⁸⁴ “Cuatro o mas ruedas”, pues ya se encuentran en el mercado “cuatriciclos” de seis o más ruedas, tanto urbanos (ej. Renault Twizy Urban Delivery) y como todo terreno (ej. Polaris Ranger 6x6). (Ver Categorías Vehiculares IMÁGENES en: EcoDrogen.com/biblioteca)

⁸⁵ “600 kg sin incluir...” similar Reglamento de la UE 168-2013 para Categoría L: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168>

⁸⁶ “que no pueden clasificarse como L6e”, basado en Reglamento de la UE 168-2013, Anexo 1, Categoría L7e, Ítem (4); incorporando vehículos no previstos.

⁸⁷ “Hasta 1.000 kg” como indica límite entre categorías “L5” y “M” en Decreto 779-98, reglamentario de Ley Nac. de Tránsito 24.449 de Argentina; y también el actual Reglamento de la UE 168-2013, Anexo 1, Categoría L5e, Ítem (5).

⁸⁸ “Vehículos articulados...” párrafo existente en el Decreto 779-98, reglamentario de Ley Nac. de Tránsito 24.449 de Argentina y sus modificatorias.

⁸⁹ “No se incluye la masa de las baterías”, similar a los establecido para la Categoría L, según Directiva 2002/24/CE.

⁹⁰ “Hasta 1.000 kg” como indica límite entre categorías “L5” y “M” en Decreto 779-98, reglamentario de Ley Nac. de Tránsito 24.449 de Argentina; y también el actual Reglamento de la UE 168-2013, Anexo 1, Categoría L5e, Ítem (5).

⁹¹ “No se incluye la masa de las baterías”, similar a los establecido para la Categoría L, según Directiva 2002/24/CE.

forma remota o autónoma⁹² 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.

- 5.1. **O1:** Acoplados con UN (1) eje, que no sean semiacoplados, con un peso máximo que no exceda los SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 kg).
- 5.2. **O2:** 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.
- 5.3. **O3:** 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).
- 5.4. **O4:** Acoplados con un peso máximo superior a los DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg).

ARTÍCULO 3 - 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 internacionales⁹³ 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 baterías⁹⁴.

1. **Categoría T:** todos los tractores **de ruedas**.
2. **Categoría C:** tractores **de orugas**, desplazados por orugas o por una combinación de ruedas y orugas, cuyas subcategorías se definen por analogía con la categoría T.
3. **Categoría R:** **remolques**; que pueden contar con **motorización eléctrica**, cuando ésta sea dirigida desde el vehículo remolcador o de forma remota o autónoma⁹⁵.
4. **Categoría S:** **equipos intercambiables remolcados**; que pueden contar con **motorización eléctrica**, cuando ésta sea dirigida desde el vehículo remolcador o de forma remota o autónoma⁹⁶.

ARTÍCULO 4 - 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 tomando como referencia el Art. 5; Inciso 1 y 2 del **Reglamento Europeo UE 168-2013**, con las consideraciones que la autoridad de aplicación nacional estime convenientes, e incluyendo inicialmente:⁹⁷

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»,

⁹² Ej. tractores híbridos con acoplado "El Forest", que poseen **un motor eléctrico en cada rueda del tractor y de su acoplado**, y que funcionan conjuntamente mientras están acoplados, pero al llegar a destino el acoplado puede soltarse y dirigirse a control remoto o de manera autónoma al depósito, muelle de puerto, etc: (<http://aaeva.org/blog/elforest-tractor-hibrido-sueco/>). También el desarrollo argentino para el citycar eléctrico Rod-On de Bravo Motors: una **casa rodante a remolque, pero que posee pequeños motores eléctricos y baterías propias** para colaborar sincronizadamente con el auto en la tracción. (<http://rodon.bravomotorcompany.com/images/rodonlucas3.jpg>); o las nacionales Tolvas Conese, aunque todavía con motores de combustión, ya pueden funcionar autopropulsadas y por control remoto (<http://www.maquinac.com/2014/10/acoplados-conese-pone-las-tolvas-bajo-control/>) VIDEO: <https://www.youtube.com/watch?v=ROQbZQdk3M4>).

⁹³ Las **Categorías T, C, R y S** se basan en lo establecido por el Reglamento **UE 167-2013**; Art.4: Tractores y Remolques Agrícolas, Industriales, etc. (sancionado 2013, entró en vigencia 01/01/2016): <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0167>; agregándose la mención a eléctricos, híbridos y sus baterías.

⁹⁴ **"No incluyen** la masa de las baterías", similar a los establecido para la Categoría L, según Directiva 2002/24/CE.

⁹⁵ Ver nota al pie de Categoría O, con ejemplos de tractores híbridos con acoplados motorizados "El Forest"; y casa rodante a remolque motorizado, para citycar eléctrico Rod-On.

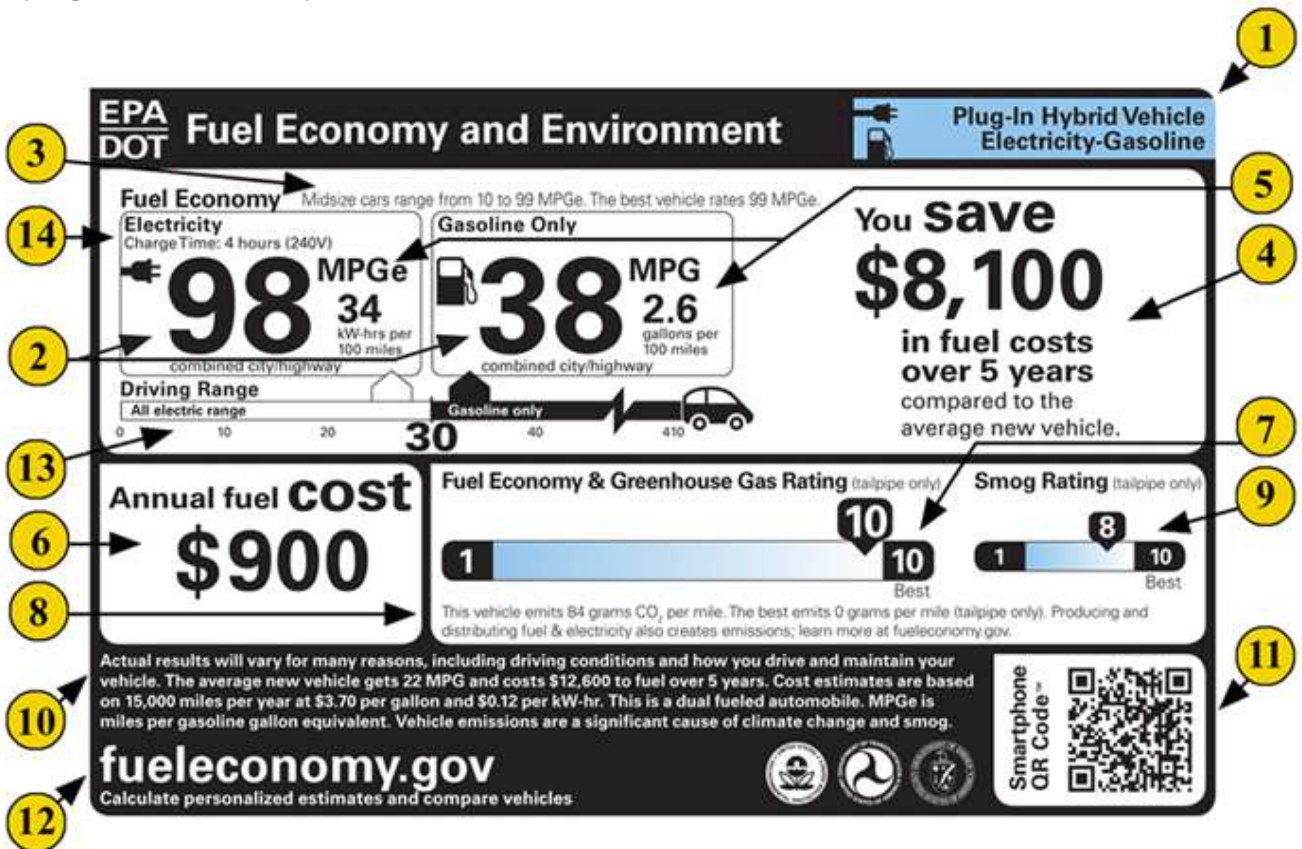
⁹⁶ Ver nota al pie de Categoría O, con ejemplos de tractores híbridos con acoplados motorizados "El Forest"; y casa rodante a remolque motorizado, para citycar eléctrico Rod-On.

⁹⁷ Se tomó el cálculo de la **masa en orden de marcha** del Art. 5; Inciso 1 y 2 del **Reglamento Europeo UE 168-2013**: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168>

- 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**.

ANEXO 4: ETIQUETA DE SUSTENTABILIDAD VEHICULAR (ESV)

ARTÍCULO 1 - **ESV DE VENTA.** Para este fin hasta tanto la autoridad nacional pertinente se expida al respecto, se adopta inicialmente como referencia la etiqueta vehicular utilizada por la Agencia de Protección Ambiental (EPA) de los EEUU; según las imágenes y datos presentados a continuación, con las consideraciones que disponga la autoridad de aplicación.



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

EEUU: Fuel Economy and Environment Labels Regulations (inglés) <https://www3.epa.gov/otaq/carlabel/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/feg/label/docs/EPA_FE_Label-052311.pdf

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>

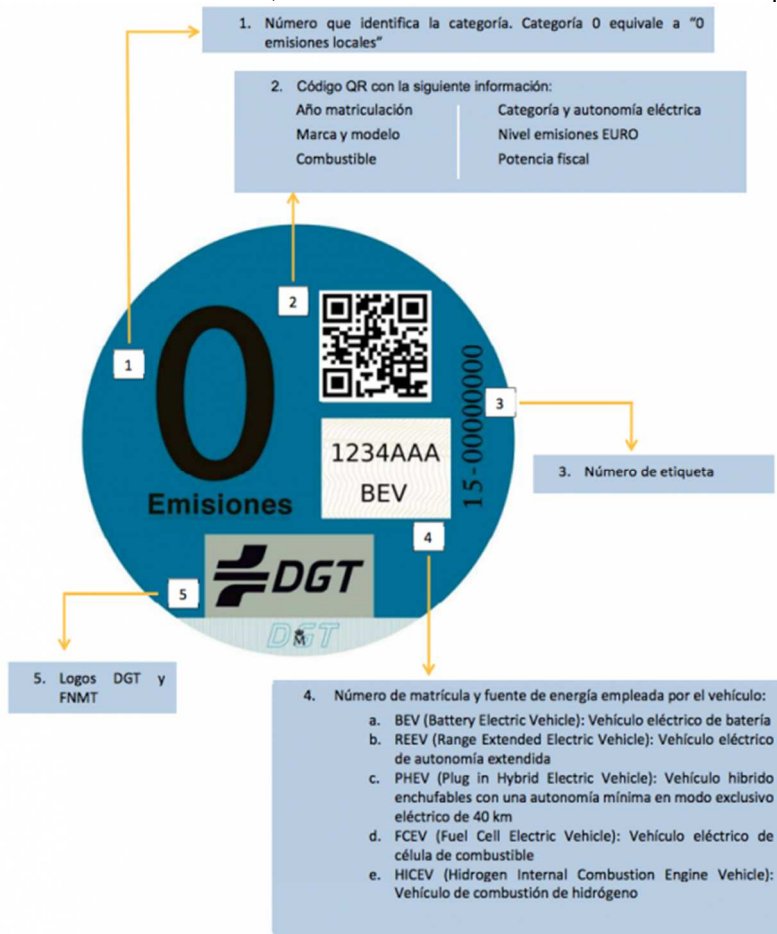
ARTÍCULO 2 - **DATOS DE LA ESV DE VENTA.** La autoridad de aplicación determinará cuáles, a partir de qué fecha y en qué forma se irán incluyendo los datos consignados en la etiqueta de referencia y detallados a continuación:

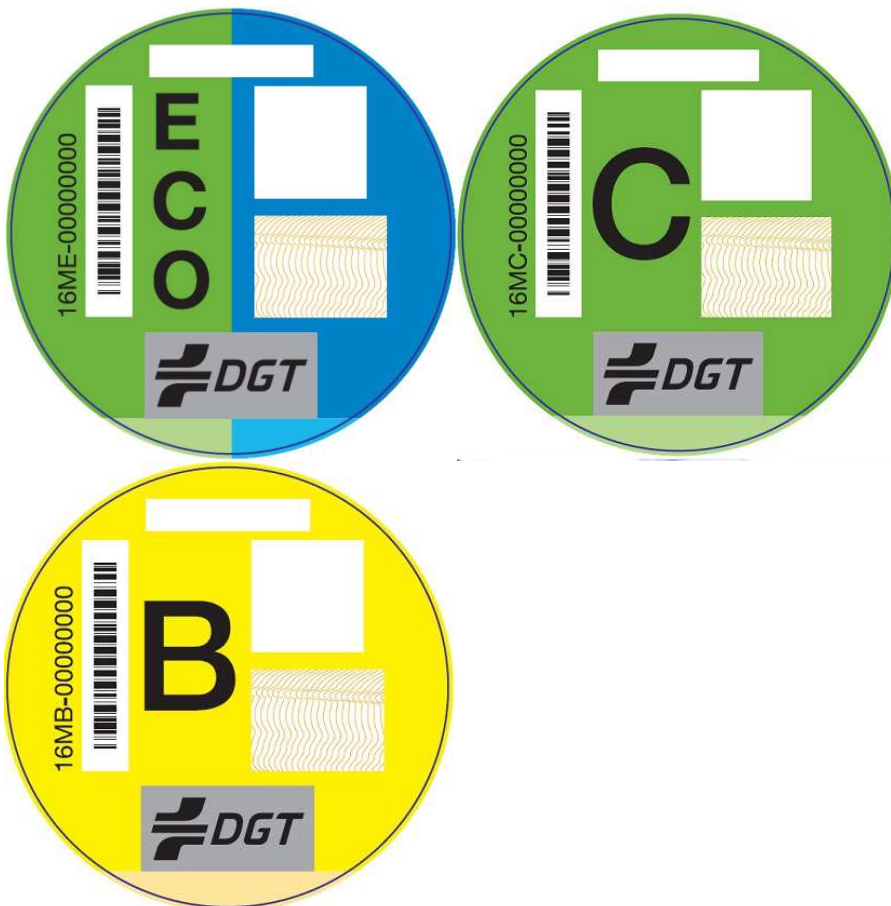
- 1) **Tipo de propulsión y combustible o vector** energético que utiliza; ej, "Híbrido Enchufable (PHEV), Eléctrico-Gasolina. Según la nomenclatura local con siglas internacionales adoptada en el ANEXO 2: DEFINICIONES.
- 2) **Consumo y/o Eficiencia Energética 1;** en kilómetros por litro de gasolina, o gasolina equivalente en el caso de eléctricos u otros vectores energéticos. En vehículos híbridos o similar, se informará en casilleros separados el consumo de cada sistema de propulsión.
- 3) Categoría del vehículo y **rango de consumo de referencia** para la misma.
- 4) **Ahorro/Gasto estimado cada 5 años;** en moneda nacional, comparando el consumo establecido más arriba, respecto del de un vehículo nuevo promedio.
- 5) **Consumo y/o Eficiencia Energética 2;** en litros de gasolina equivalente y/o kilowatt-hora, cada 100 kilómetros.
- 6) **Costo anual de combustible y/o electricidad;** estimado bajo similares parámetros que los de la etiqueta de referencia.
- 7) **Emisiones de dióxido de carbono (CO₂);** consideradas en gramos por kilómetro, estimadas bajo similares parámetros que los de la etiqueta de referencia.
- 8) Rangos de **emisiones de referencia.**
- 9) **Emisiones de "smog";** (material particulado y gases contaminantes diferentes del CO₂); estimadas bajo similares parámetros que los de la etiqueta de referencia.

- 10) **Detalles** y aclaraciones de la etiqueta.
- 11) **Código QR**; para acceder en línea a información relacionada.
- 12) **Sitio web** de referencia.
- 13) **Autonomía aproximada**; en kilómetros, diferenciando si correspondiera, cuantos a combustible fósil, y cuantos a batería o similar; estimados bajo similares parámetros que la los de la etiqueta de referencia.
- 14) **Tiempo de carga aproximado**; total para una batería vacía, en tomacorriente domiciliario.

ARTÍCULO 3 - VALIDACIÓN. La autoridad de aplicación podrá habilitar a terceras partes como “Agentes de Validación Nacional” para que los datos de la etiquetas y certificaciones o similar vinculados, que hayan sido obtenidos en el extranjero, puedan ser utilizados en las etiquetas nacionales; incluyendo las consideraciones que la autoridad de aplicación de esta ley disponga. Estos Agentes podrán ser organismos técnicos, asociaciones o entidades vinculadas al tema, u otros que la autoridad considere idóneos; los que constaran en un registro a disposición de los interesados.

ARTÍCULO 4 - ESV DE CIRCULACIÓN. Para este fin hasta tanto la autoridad nacional pertinente se expida al respecto, se adoptan inicialmente como referencia los Distintivos Ambientales establecidos por la Dirección General de Tráfico (DGT) de España; según las imágenes y datos presentados a continuación, con las consideraciones que disponga la autoridad de aplicación, y la salvedad de que tanto las etiquetas “B” como “C” serán de color amarillo, e incluirán en ellas a los vehículos con equipo de GNC. .





Distintivo Ambiental, Dirección General Tráfico, España: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/distintivo-ambiental/>;
Resolución: <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/distintivo-ambiental/BOE-A-2016-3828.pdf>

ARTÍCULO 5 - DATOS DE LA ESV DE CIRCULACIÓN. La autoridad de aplicación determinará cuáles, a partir de qué fecha y en qué forma se incluirán los datos consignados en la etiqueta de referencia y detallados a continuación:

- 1) **Símbolo** identificatorio de la categoría
- 2) **Sigla** internacional de su sistema de propulsión según el anexo de definiciones de la presente norma y correlacionadas, y eventualmente número de **patente** del vehículo
- 3) **Código QR**; para acceder en línea a información relacionada
- 4) **Número** de etiqueta, acompañado eventualmente de código de barras
- 5) **Logo** de la autoridad de aplicación de la presente norma

ARTÍCULO 6 - CATEGORÍAS DE LA ESV DE CIRCULACIÓN. Se incluirán inicialmente y de manera similar a la etiqueta de referencia, las siguientes categorías y vehículos que las componen; con las modificaciones que determine la autoridad de aplicación:

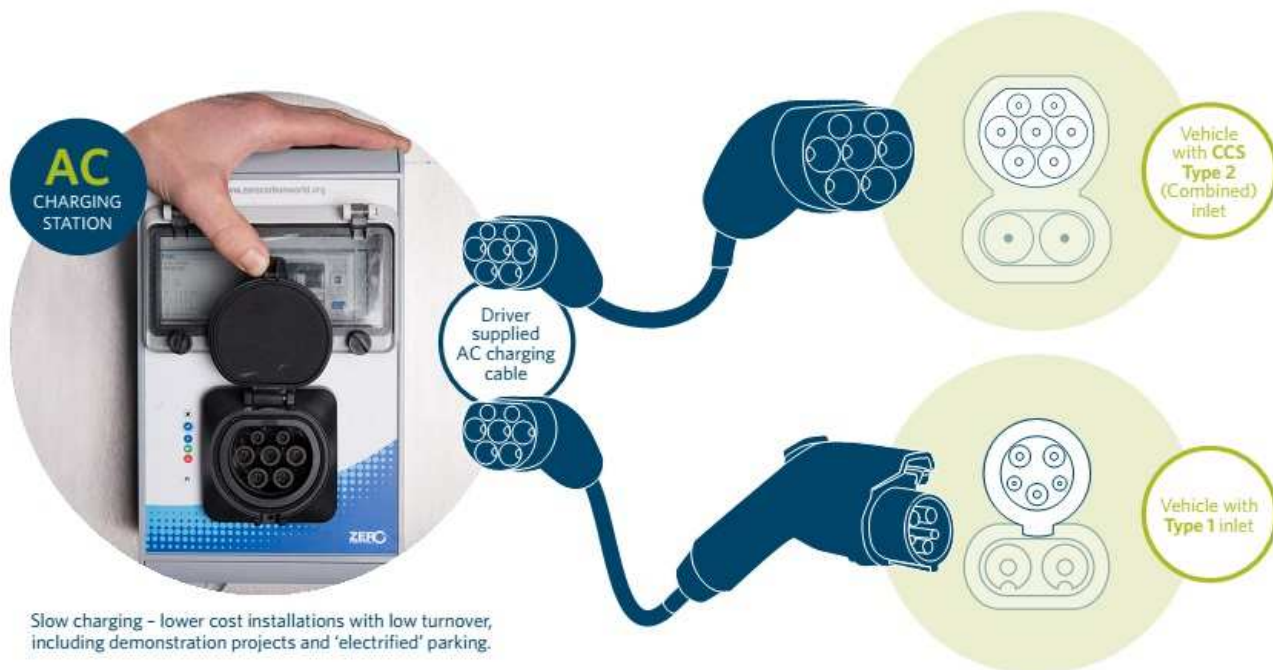
- 1) **0 EMISIONES:** vehículos L, M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículos eléctricos a pila de hidrógeno u otra celda de combustible (FCEV), vehículos con motor de combustión interna a hidrógeno (HICEV), vehículos eléctricos de autonomía extendida (EREV) y vehículos híbridos enchufables con autonomía eléctrica mayor o igual a 40 kilómetros (PHEV>40).
- 2) **ECO:** vehículos M1, N1, M2, M3, N2 y N3 clasificados como vehículos híbridos enchufables con autonomía eléctrica menor a 40km (PHEV<40), vehículos híbridos no-enchufables (HV), y vehículos con motor de combustión interna a biocombustible (BICEV) en las condiciones que establezca la autoridad de aplicación.
- 3) **C:** vehículos M1 y N1 clasificados como gasolina EURO 4/IV, 5/V o 6/VI o diésel EURO 6/VI. Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados como gasolina Euro VI/6 o diésel Euro VI/6.
- 4) **B:** vehículos M1 y N1 clasificados como gasolina EURO 3/III o Diésel EURO 4/IV o 5/V. Vehículos M2, M3, N2 y N3 clasificados como gasolina Euro IV/4 o V/5 o diésel Euro IV/4 o V/5.

ANEXO 5: INFRAESTRUCTURA DE CARGA

ARTÍCULO 1 - **ESTÁNDARES PARA SISTEMAS DE CARGA.** Como especificación gráfica de lo establecido en Inciso 1, del Artículo Estándares para Sistemas de Carga, del Capítulo Infraestructura de Carga de la presente norma, respecto del “socket” o zócalo de conexión “**Tipo 2**”⁹⁸ conforme a norma IEC 62196-2, que permita al usuario dotado del cable con los conectores correspondientes, cargar tanto vehículos que tengan zócalos “**Tipo 1**”⁹⁹ como “Tipo 2”; se toma inicialmente como referencia las recomendaciones establecidas por la autoridad de aplicación del Gobierno de Nueva Zelanda según diagrama consignado a continuación¹⁰⁰ y con las modificaciones y especificaciones que la autoridad de aplicación nacional estime convenientes:

NATIONAL GUIDANCE FOR ELECTRIC VEHICLE PUBLIC CHARGING INFRASTRUCTURE

CONNECTORS AND SOCKET OUTLET RECOMMENDATIONS



⁹⁸ Conector **Tipo 2** ó **Mennekes**, permite carga **monofásica** y **trifásica** en C. Alterna, e incluso en **C. Continua hasta 120 kW**. Estándar **europeo hasta 22 kW** en C.A, pero utilizado por varios como **Renault hasta 43 kW** en C.A. y **Tesla** en Europa, Australia, etc. hasta **120 kW** en C.C: https://en.wikipedia.org/wiki/Type_2_connector. Oficial **Mennekes**: http://www.mennekes.de/index.php?id=latest0&L=4&tx_ttnews%5bt_news%5d=929&cHash=5776533c6270bfd03a554a09e9d21954. **Tesla-Mennekes** en Australia: <https://www.teslaowners.org.au/charging>

⁹⁹ Conector **Tipo 1** ó **Yazaki**, carga solo en **monofásica** de C. Alterna y hasta **7,4 kW**. Estándar de **EEUU** y **Japón** para carga a **potencia normal**: https://en.wikipedia.org/wiki/SAE_J1772

¹⁰⁰ **Nueva Zelanda**, Agencia de Transporte, Conectores para VE's Recomendados **CCS Combo 2** y **CHAdEMO** en alta potencia, y **socket Tipo 2** (apto para cable con Tipo 1 o Tipo 2 en el auto) en potencia normal. **PDF Infografía**: <https://www.nzta.govt.nz/assets/planning/EV-connectors-and-socket-outlet-recommendations.pdf>; **Página**: <https://www.nzta.govt.nz/planning-and-investment/planning/planning-for-electric-vehicles/national-guidance-for-public-electric-vehicle-charging-infrastructure/charging-point-connectors-and-socket-outlets/>

ANEXO 6: 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 descriptos.
- 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 medios¹⁰¹; **datos técnicos**, económicos, ambientales, y demás; sobre vehículos eléctricos y alternativos disponibles en el mercado, así como **comparativas**, relevamientos **estadísticos**, u otros.
- 6) Para favorecer lo anterior, entre otras cosas, podrá establecer por sí o mediante colaboración con terceros; órganos de apoyo técnico, estadístico y demás, a semejanza de los existentes en la Agencia de Seguridad Vial, como un **Instituto Nacional de Movilidad Sostenible**¹⁰², un **Observatorio Nacional de Movilidad Sostenible**¹⁰³, u otros.
- 7) Constituir un canal para la **atención primaria e integral**, de las empresas, los particulares, u otros interesados en producir, consumir, reciclar, disponer y demás; los vehículos, sus cargadores, baterías y demás componentes o sistemas relacionados con la presente norma; **facilitando y agilizando trámites** 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.¹⁰⁴ 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 Consejos y/o Comisiones Consultivas.
- 3) Solicitar sesiones extraordinarias de los Consejos y/o Comisiones Consultivas.
- 4) Designar miembros de los Consejos y/o Comisiones Consultivas y sus Mesas Ejecutivas.

ARTÍCULO 3 - DIRECTOR EJECUTIVO.¹⁰⁵ 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 Consejos 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 Consejos 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 MULTISECTORIAL. Su misión será la de **asistir al Director Ejecutivo** de la Agencia, como órgano de coordinación y consulta **no-vinculante y ad-honorem**. Se conformarán por invitación del Ministro que preside la Agencia y/o sugerencia de otros Ministerios del Poder

¹⁰¹ Inspirado en el Sitio Oficial del Gob. de EEUU sobre el tema: <https://www.fueleconomy.gov/feg/esIndex.shtml>

¹⁰² Inspirado en el Instituto Nacional de Seguridad Vial: <http://www.isev.com.ar/>

¹⁰³ Inspirado en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial: <http://www.seguridadvial.gov.ar/observatorio-vial>

¹⁰⁴ Similar a Presidente de la Agencia Nac. de Seguridad Vial

¹⁰⁵ Similar a Director Ejecutivo de la Agencia Nac. de Seguridad Vial

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 7: ADHESIÓN PROVINCIAS Y MUNICIPIOS

Recomendaciones para Congruencia Normativa con Provincias y Municipios

ARTÍCULO 1 - Se recomienda a las Provincias y Municipios o administraciones locales 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. **PLAN ESTRATÉGICO.** Establecer un Plan Estratégico Provincial/Municipal del tema, concordante y/o complementario con el Plan Nacional definido en la presente. De esta manera, 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; de forma articulada con los planes federales.
4. **PRINCIPIOS RECTORES.** Adherir a los establecidos en los anexos de la presente norma.
5. **DEFINICIONES.** Adherir a las establecidas en los anexos de la presente norma.
6. **CATEGORÍAS VEHICULARES.** Adherir a las establecidas en los anexos de la presente norma.
7. **LICENCIAS DE CONDUCIR.** Adherir a las establecidas en los anexos de la presente norma.
8. **PROMOCIÓN ADMINISTRATIVA.** Habilitar sistemas de "Ventanilla Única y Trámite Preferencial", para toda solicitud referida a los productos y servicios abarcados por la declaración de interés de esta norma.
9. **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.
10. **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.
 - b. **CARRILES BUS Y TAXI.** Permitir la circulación por carriles preferenciales o exclusivos para Bus y Taxi, de aquellos vehículos eléctricos y alternativos que la Autoridad de Aplicación disponga.
11. **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.
12. **INFRAESTRUCTURA DE CARGA.** Establecer promociones concordantes con las de la presente norma.
13. **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.
14. **EDUCACIÓN Y DIFUSIÓN.** Establecer promociones concordantes con las de la presente norma.

FUNDAMENTOS

Los fundamentos “in-extenso” se pueden consultar en la primera versión del **Proyecto de Ley 0085-P-2017** “Desarrollo y Utilización de **Vehículos Eléctricos** y Sistemas de **Movilidad Sostenibles**”, presentado por la **AAVEA** (Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos), el 17 de Agosto de 2017 en la **Cámara de Diputados** de la Nación (visitar <http://aavea.org/biblioteca/>, o solicitar última versión a info@aavea.org).

ANTECEDENTES

- La primera versión del **Proyecto de Ley 0085-P-2017**¹⁰⁶ “Desarrollo y Utilización de **Vehículos Eléctricos** y Sistemas de **Movilidad Sostenibles**”, presentado por la **AAVEA** (Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos), el 17 de Agosto de 2017 en la **Cámara de Diputados** de la Nación; con posteriores **actualizaciones**, documentos complementarios, adición de antecedentes, etc; realizado por socios de la AAVEA, automotrices, funcionarios del ejecutivo y legislativo, otras ONG (visitar <http://aavea.org/biblioteca/>, o solicitar última versión a info@aavea.org).
- El Proyecto de Ley 2929-D-2014, H. **Baldassi**: Promoción de **Vehículos Eléctricos y Alternativos**¹⁰⁷
- El Proyecto de Ley 0630-S-2014, E. **Sanz**: Incorporar **Autos No Convencionales** a Ley Tránsito¹⁰⁸
- El Proyecto de Ley 1234-S-2015, E. **Sanz**: Establecer **Etiqueta de Eficiencia Vehicular**¹⁰⁹
- El Proyecto de Ley 6191-D-2017, J.C. **Villalonga**: Régimen **Movilidad Eléctrica Vehicular**¹¹⁰
- El Proyecto de Ley 2122-S-2018, C.L. **Crexell**: Promoc y Uso **Vehic Electric** y con **Tecnolog Energ Alternat**¹¹¹
- El Proyecto de Ley 3604-D-2018, Juan F. **Moyano**: Implementación **Flota Vehicular Publica Sustentable**.¹¹²
- El Proyecto de Ley 6075-D-2018, H.**Baldassi**: Promoción de **Vehículos Eléctricos y Alternativos**.¹¹³
- El Proyecto de Ley **Prov.Sta.Fe**, J. **Blanco**: Industrialización **Vehículos Eléctricos y Alternativos**.¹¹⁴
- El Proyecto de Ley **Prov.Bs.As**, R. **Antinori**: Industrialización **Vehículos Eléctricos y Alternativos**¹¹⁵
- El Art. 41 de la **Constitución Nacional**¹¹⁶, 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** (para todas los sectores de la actividad nacional) establecidos por los Art. 4 y 6, de Ley Nacional N° 25.675¹¹⁷ General del **Ambiente y el Desarrollo Sostenible**.
- Los **27 principios** del desarrollo sostenible de la **Declaración de Río-92 de la ONU**¹¹⁸; suscriptos por Argentina.
- Los **Compromisos Cambio Climático** suscriptos por Argentina¹¹⁹: metas, revisiones y plan sectorial transporte.

¹⁰⁶ **Proyecto de Ley 0085-P-2017**, “Desarrollo y Utilización de **Vehículos Eléctricos** y Sistemas de **Movilidad Sostenibles**”, presentado en la Cámara Diputados de Nación por Asoc. Arg. de Vehíc. Eléctricos y Alternativos (**AAVEA**); **Versión 1.0**: <http://aavea.org/biblioteca/>; Proyecto de Ley AAVEA **Versión 1.4**, actualizado con aportes de socios AAVEA, automotrices, legisladores, funcionarios nac. prov. munic, ONG, comunicadores, última normativa sancionada, etc. (solicitar última versión: info@aavea.org)

¹⁰⁷ Proyecto de Ley 2929-D-2014, H. **Baldassi**, P. Bullrich y otros sobre: **Promoción de Vehículos Eléctricos y Alternativos** <http://www1.hcdn.gov.ar/proyxml/expediente.asp?fundamentos=si&numexp=2929-D-2014>

¹⁰⁸ Proyecto de Ley 0630-S-2014, de E. **Sanz** sobre: **Incorporación de Automóviles No Convencionales** a la Ley de Tránsito <http://www.senado.gov.ar/parlamentario/parlamentaria/313421/downloadPdf>

¹⁰⁹ Proyecto de Ley 1234-S-2015, de E. **Sanz** sobre: **Etiqueta de Eficiencia Vehicular** <http://www.energiaestrategica.com/wp-content/uploads/2015/05/S1234-15PL.pdf>

¹¹⁰ Proyecto de Ley 6191-D-2017, J.C. **Villalonga**: Régimen **Movilidad Eléctrica Vehicular** <http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?exp=6191-D-2017>

¹¹¹ Proyecto de Ley 2122-S-2018, Carmen L. **Crexell**: Promocion y Uso de **Vehiculos Electricos** y con **Tecnologias de Energias Alternativas** <http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/2122.18/S/PL>

¹¹² Proyecto de Ley 3604-D-2018, Juan F. **Moyano**: Implementacion **Flota Vehicular Publica Sustentable** <https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/textoCompleto.jsp?exp=3604-D-2018>

¹¹³ Proyecto de Ley 6075-D-2018, H.Baldassi: Promoción de **Vehículos Eléctricos y Alternativos** <https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/textoCompleto.jsp?exp=6075-D-2018>

¹¹⁴ Proyecto de Ley **Prov.Sta.Fe**, del Dip. Joaquín **Blanco**: **Industrialización vehículos eléctricos y alternativos** <http://diputadosocialistas.org/proyecto/ley-de-vehiculos-electricos/>

¹¹⁵ Proyecto de Ley **Prov.Bs.As** D-4921/17-18, de la Dip. Rocío **Antinori**: **Industrialización vehículos eléctricos y alternativos** <https://intranet.hcdiputados-ba.gov.ar/proyectos/17-18d49210.pdf>

¹¹⁶ **Constitución Nacional** Ley N° 24.430-1994, Art.41 derechos y deberes respecto al Desarrollo Sostenible; obligación de remediar los daños, etc: http://infoleg.mecon.gov.ar/?page_id=63

¹¹⁷ Ley N° **25.675**-2002 General del **Ambiente y el Desarrollo Sostenible**, Art.4 Principios y Art.6 Presupuestos Mínimos: <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/75000-79999/79980/norma.htm>

¹¹⁸ Conferencia de la **ONU** sobre Medio Ambiente y Desarrollo, **Río 1992**. Declaración de los **27 Principios del Desarrollo Sostenible**: <http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/riodeclaration.htm>, firmados por Argentina.

¹¹⁹ **CAMBIO CLIMÁTICO**, acuerdos internacionales, metas, revisiones y plan sectorial **transporte**:

- La **Agenda 2030** para el **Desarrollo Sostenible** de las **Naciones Unidas**¹²⁰, suscripta por Argentina.
- La Declaración de Intención **Autobuses Limpios 2020**¹²¹, Foro Alcaldes 2015, suscripta por Jefe Gob. M.Macri
- **Guía** para el desarrollo de **Estrategias Nacionales de Movilidad Eléctrica ONU-MOVE** (2018)¹²²
- La Ley N° **24.449-1994**¹²³ de **Tránsito Nacional**.
- La Ley N° **26.363-2008**¹²⁴ 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° 2.148-2007¹²⁵ modificatorias y Anexos; así como **Ordenanzas** sobre V. Eléctricos de diversos **Municipios**¹²⁶
- El Decreto N° **311-2010** de **Importación de Vehículos Automóviles de Monitorización Alternativa**¹²⁷:
- El Decreto N° **331-2017** de **Importación de Vehículos Automóviles Híbridos, Eléctricos y a Celdas de Combustible** (hidrógeno)¹²⁸:
- La Resolución N° **536-E/2017** Secret.Ind.y Serv. sobre **Importación de Vehículos Automóviles Híbridos, Eléctricos y a Celdas de Combustible** (hidrógeno)¹²⁹, complementaria del Decreto 331-2017.
- El Decreto N° **32-2018 Modif Decreto 779-1995**: que introduce **VE's en Definiciones, Categorías, Licencias** de conducir; también eBikes, Cuatriciclos L6 y L7, LCA¹³⁰
- El Decreto N° **51-2018 Importación Buses Electricos**: Alicuotas impotacion y plan fabricacion local¹³¹
- El Decreto N° **26-2019 Modif Decreto 779-1995**: modifica **Licencias Conducir** incluido **VE's categ L**¹³²
- El Decreto N° **230-2019 Modif Dec 331-2017 Importación** de Vehículos, habilitando empresas **no radicadas**¹³³

Ley **27.270** Aprobación **Acuerdo de París**: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/265000-269999/265554/norma.htm>

COP 21-2015 **Argentina**:

<http://www4.unfccc.int/submissions/INDC/Published%20Documents/Argentina/1/INDC%20Argentina.pdf>

COP 22-2016 **Revisión** metas INDC **Argentina**:

<http://www4.unfccc.int/hdcregistry/PublishedDocuments/Argentina%20First/17112016%20NDC%20Revisada%202016.pdf>

COP 23-2017 Planes **Sectoriales**: <http://ambiente.gob.ar/noticias/bergman-en-la-cop-23-argentina-ya-con-sus-metas-definidas-va-a-neutralizar-el-carbono-que-emite/>; **Transporte** http://ambiente.gob.ar/wp-content/uploads/04_Infografia-TRANSPORTE_Esp_v05.pdf

¹²⁰ **ONU-ODS Agenda 2030 Desarrollo Sostenible**: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/la-agenda-de-desarrollo-sostenible/>. Resolución PDF: <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/RES/70/1>

¹²¹ **Foro Latinoamericano** de Alcaldes C40, Declaración **Buses Limpios 2020**, M. Macri: <http://newsroom.unfccc.int/lpaa-es/transporte/declaracion-del-c40-para-autobuses-limpios-tecnologia-y-finanzas-para-transportes-urbanos-limpios/>

¹²² **Guía** para desarrollo **estrategias nac. movilidad eléctrica** ONU-MOVE 2018: <http://movelatam.org/download/guia-estrategias/>

¹²³ Ley N° **24.449-1994** de **Tránsito Nacional**: <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>, su Decreto de Promulgación con observaciones N° **179-1995**: <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/10000-14999/14583/norma.htm>; su Decreto Reglamentario N° **779-1995**: <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/norma.htm> con su **Anexo 1** de reglamentación general:

<http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30389/norma.htm>

¹²⁴ Ley N° **26.363-2008** de Creación de **Agencia Nacional de Seguridad Vial** y Modificaciones a la Ley N° 24.449: <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/140098/norma.htm>; su Decreto Reglamentario N° **1716-2008** <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/146195/norma.htm> con su **Anexo 1** de reglamentación general: <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/146195/dto1716-2008anexo1.pdf>

¹²⁵ Ley CABA N° **2.148-2007**Código de **Tránsito** de la **Ciudad Autónoma de Bs. As.**:

<http://www.cedom.gov.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley2148.html>; y su Anexo 1:

<http://www.cedom.gov.ar/es/legislacion/normas/leyes/anexos/al21481.html#anexo1>

¹²⁶ Como la incorporación de nuevos conceptos y categorías por algunas jurisdicciones Argentinas como el de **"Velocípedo a pedal y eléctrico"** para vehículos eléctricos con pedales, similares a bicicletas y/o scooters, en las **Ordenanzas** y/o proyectos de múltiples **Municipios** como: Rosario, Santa Fe, Goya, Carlos Paz, San Pedro, etc:

<http://www.rosario.gov.ar/normativa/verArchivo?tipo=pdf&id=86772>.

¹²⁷ Decreto N° **311-2010** de **Importación Vehículos** automóviles con **Monitorización Alternativa** y Anexo:

<http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/160000-164999/164858/norma.htm>

¹²⁸ Decreto N° **331-2017** de **Importación de Vehículos** automóviles **Híbridos, Eléctricos y a Celdas de Combustible**

(hidrógeno): <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/270000-274999/274610/norma.htm> Nota:

<http://www.telam.com.ar/notas/201705/188736-el-gobierno-redujo-y-elimino-aranceles-para-la-importacion-de-autos-electricos.html>

¹²⁹ Resolución N° **536-E/2017** Secret.Ind.y Serv. **Importación de Vehículos** automóviles **Híbridos, Eléctricos y a Celdas de Combustible** (hidrógeno) y Anexos: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/275000-279999/277175/norma.htm>

Nota: <http://www.telam.com.ar/notas/201707/196204-terminales-permiso-importacion-autos-electricos.html>

¹³⁰ Decreto N° **32-2018 Modif Decreto 779-1995** de Transito:

<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/177435/20180111>; Anexo A:

<https://www.boletinoficial.gob.ar/pdf/pdfAnexoPrimera/5458918A01.pdf/20180111/0>

¹³¹ Decreto N° **51-2018 Buses Electricos**: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/305000-309999/305967/norma.htm>

¹³² Decreto N° **26-2019 Modif Decreto 779-1995** de Transito: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/315000-319999/318584/norma.htm>

¹³³ Decreto N° **230-2019 Modif Dec 331-2017 Importación** Vehículos

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/320000-324999/321558/norma.htm>

- Resolución Conjunta **28-E 2017** de Secret. Industria y Secret. Comercio sobre **Bicicletas con Asistencia Eléctrica al Pedaleo (EPAC)** según **IRAM 60.020**¹³⁴;
- La Recopilación de **Legislación Extranjera: Vehículos Eléctricos**, Dossier-069 Biblioteca Congreso¹³⁵
- Los últimos **Reglamentos Europeos UE 167-2013** y **UE 168-2013**¹³⁶; que establecen nuevas **Definiciones**, nuevas **Categorías T, C, R y S** (Tractores, Maquinaria Agrícola, y similar); y agregan nuevas **Segmentaciones** a la **Categoría L** (Motovehículos) como las **L1-A y B, L6 y L7 A, B, C**; entre otras.
- **España-Barcelona** Ordza Circulac Vehíc y Peatones, modif 23-03-2017: “**Vehículos de Movilidad Personal (VMP)** y Ciclos con Más de 2 Ruedas” (**diferentes** de bicicletas pero que **tampoco** son ciclomotores)¹³⁷.
- **Brasil** Resol. 465-2013 CONTRAN¹³⁸: **Bicicletas Eléctricas**, más los **Equipamientos de Movilidad Individual Autopropulsada (EMIA)**, sobre peq. vehic. eléc. **diferentes** de bicicletas pero que **tampoco** son ciclomotores.
- El Proyecto **Europeo** para **Personal Light Electric Vehicles (PLEV)**¹³⁹: sobre peq. vehic. eléc. **diferentes** de bicicletas pero que **tampoco** son ciclomotores.
- **EEUU-California** Ley AB1096-2015 habilitando **3 clases** de **Bicicletas Eléctricas**¹⁴⁰ por potencia y veloc.
- **EEUU-Nevada** Ley AB511-2011: de beneficios a vehículos eléctricos y de combustibles alternativos, que en Sección 8 habilita los **vehículos autónomos** según reglamento autoridad de aplicación¹⁴¹
- **EEUU Etiqueta Ambiental y de Econom. Energ.** para la **Venta**, del Depart. de Energía (DOE) y la Agencia de Protección Ambiental (EPA) ¹⁴²
- **España Distintivo Ambiental** para la **Circulación**, de la Dirección General Tráfico (DGT) ¹⁴³
- **Fondo Nacional**, partida del **Presupuesto Nacional** y **Alícuota de Impuestos** inspirados en: Ley de Bosques N°26.331¹⁴⁴, Ley de Energías Renovables N°27.191¹⁴⁵, Ley de Energías Renovables Distribuidas N° 27.424¹⁴⁶.
- **Economía Circular de Materiales**, implementación por **automotrices**: Renault, BMW, Ford, Toyota, otras¹⁴⁷
- Entre otros antecedentes¹⁴⁸

¹³⁴ **Argentina** Secret. Industria y Secret. Comercio. Resolución Conjunta 28-E.2017 **Bici.Asist.Elec.Pedaleo** (EPAC) según IRAM 60020: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/270000-274999/274587/norma.htm> ; e IRAM 60020-2017 Bicicletas con asistencia eléctrica al pedaleo (EPAC): <http://web.iram.org.ar/index.php?vernorma&id=294C>

¹³⁵ Recopilación de **Legislación Extranjera** sobre **Vehículos Eléctricos**: Dossier-069 Biblioteca del Congreso <http://www.bcnbib.gov.ar/uploads/Dossier-069---Legislacion-Extranjera---Vehiculos-Elctricos.pdf>

¹³⁶ **Última normativa Europea**; Reglamento **UE 168-2013 Categoría L**(Motovehículos, etc): <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0168>; y Reglamento **UE 167-2013** nuevas **Categorías T, C, R y S** (Tractores, Remolques y Maquinaria Agrícola, etc): <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32013R0167>

¹³⁷ **España-Barcelona** Ordza Circulac Vehíc y Peatones, modificada 23-03-2017: “**Vehículos de Movilidad Personal (VMP)** y Ciclos con Más de 2 Ruedas” (para vehículos **no** contemplados por normas de **bicicletas eléctricas**, ni por las de **ciclomotores**).

Folleto: [http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat/sites/default/files/FULLETÓ_MOBILITAT_PERSONAL_ESP_\(2\).pdf](http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat/sites/default/files/FULLETÓ_MOBILITAT_PERSONAL_ESP_(2).pdf)

Resumen: <http://docs.gestionaweb.cat/1362/nota-de-prensa-normativa-cast-2.pdf>

Norma: <https://bop.diba.cat/scripts/ftpisa.aspx?fnew?bop2017&02/022017003086.pdf&1>

¹³⁸ **Brasil** Resol. 465-2013 del Conselho Nacional de Trânsito (Contran), sobre **Bicicletas Eléctricas** (hasta 350 W, 25 kmh y solo como asistencia al pedaleo) y **Equipamientos de Movilidad Individual Autopropulsada** (hasta 6 kmh en aceras y 20 kmh en ciclovías, tamaño similar silla de ruedas) <http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao4652013.pdf>

¹³⁹ **Europa PLEV** (Personal Light Electric Vehicles): proyecto para velocípedos innovadores y/o alternativos a las bicicletas.

http://www.emobilitypartners.com/nieuws/brussels-to-develop-general-norm-for-plevs-09-02-2016_1401-44/

<http://www.bike-eu.com/laws-regulations/nieuws/2016/1/eu-safety-standard-for-segways-to-come-10125466>

¹⁴⁰ Ley AB1096 del Estado de **California-EEUU** 2015 introduciendo **3 clases** de **bicicletas eléctricas**:

http://leginfo.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201520160AB1096

¹⁴¹ Ley AB511 del Estado de **Nevada-EEUU** 2011:de vehículos de combustible alternativo, Secc.8 **vehículos autónomos** según reglamento autoridad de aplicación: <https://www.leg.state.nv.us/Session/76th2011/reports/history.cfm?ID=1011>

¹⁴² **EEUU Etiqueta Ambiental y Econom.Energ** para la **venta**: <http://www.fueleconomy.gov/feg/label/eslearn-more-gasoline-label.shtml>

¹⁴³ **España Distintivo Ambiental** para circulación, de la Dirección General de Tráfico: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/distintivo-ambiental/>; Resolución: <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/distintivo-ambiental/BOE-A-2016-3828.pdf>

¹⁴⁴ “**Fondo de Protección de Bosques Nativos**” creado por Art.30 de la Ley 26.331:

<http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/136125/norma.htm>.

¹⁴⁵ “**Fondo para el Desarrollo de las Energías Renovables**” (FODER), creado por Art.7 de la Ley N°27.191 de Fomento de las Energías Renovables: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/250000-254999/253626/norma.htm>

¹⁴⁶ **Ley N° 27424** “Fomento a la **generación distribuida de energía renovable** integrada a la red eléctrica pública”

(actualizado Art. 12BIS por Ley 27430 Modificación Impositiva): <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/305000-309999/305179/texact.htm>

¹⁴⁷ **Economía CIRCULAR** de **MATERIALES**, en aplicación por **Automotrices**:

GENERAL: <http://aavea.org/economia-circular-parte-1-europa-y-las-automotrices> ;

RENAULT: <http://aavea.org/renault-fabricacion-con-energia-renovable-economia-circular-y-etiqueta-eco2>;

BMW: <http://aavea.org/bmw-eficiencia-energias-renovables-materiales-renovables-reciclados-y-reciclables>;

FORD: <http://aavea.org/ford-produccion-powertrains-y-materiales-mas-sostenibles/> ;

TOYOTA: <http://aavea.org/toyota-challenge-2050-cero-emisiones-economia-circular-e-integracion-con-naturaleza/> .

¹⁴⁸ **Mas** antecedentes: **Biblioteca** <http://aavea.org/biblioteca>; **Blog** <http://aavea.org/category/5-desarrollo-sostenible/5-1-ayudas-leyes-politicas/>; **Wiki** http://en.wikipedia.org/wiki/Government_incentives_for_plug-in_electric_vehicles

INFORMACIÓN DE CONTACTO

SEDE SOCIAL AAVEA	<u>Teléfono:</u> 011-4637 2904 <u>Email:</u> info@aavea.org <u>Postal:</u> Av. Directorio 3.602, (1407) CABA-Argentina
CATALÁ, Pablo Compilador del Proyecto y Vocal de AAVEA DNI. 16.100.715	<u>Teléfono:</u> 011-15-3327 3624 <u>Email:</u> ecodrogen@gmail.com <u>Postal:</u> Ruta Nac.38, Km 557, Miraflores, (4726) Prov. Catamarca-Argentina

FIRMANTES Y APOYOS

El presente proyecto ha sido aprobado por la Comisión Directiva de la AAVEA (Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos),, integrada por: Mariano Luis Jimena (Presidente), Juan Pablo Zagorodny (Vicepresidente), Maximiliano Carella (Secretario), Roberto Stazzoni (Pro Secretario), Luis Bertenasco (Tesorero), Juan Steve Caceres Pacheco (Protesorero), Gastón Romanello (1er Vocal Titular), Marcelo Van Zandweghe (2do Vocal Titular), Gustavo Wilde (3er Vocal Titular), Pablo Machado (1er Vocal Suplente) y Pablo Catalá (2do Vocal Suplente); habiendo sido compilado por Pablo Catalá, incluyendo diversos aportes de otros socios y entidades, así como antecedentes nacionales e internacionales entre otras fuentes.

Firman esta propuesta de actualización del proyecto:

--	--	--

Apoyan su tratamiento legislativo:

Las instituciones, empresas y personas físicas o jurídicas listadas a continuación, si bien no se responsabilizan de la totalidad del contenido del presente proyecto de ley de la AAVEA (Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos); sí apoyan que el mismo sea tomado en consideración por los legisladores, autoridades u organizaciones con incumbencia en el tema.

Apoyan su tratamiento legislativo:

Las instituciones, empresas y personas físicas o jurídicas listadas a continuación, si bien no se responsabilizan de la totalidad del contenido del presente proyecto de ley de la AAVEA (Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos); sí apoyan que el mismo sea tomado en consideración por los legisladores, autoridades u organizaciones con incumbencia en el tema.

Apoyan su tratamiento legislativo:

Las instituciones, empresas y personas físicas o jurídicas listadas a continuación, si bien no se responsabilizan de la totalidad del contenido del presente proyecto de ley de la AAVEA (Asociación Argentina de Vehículos Eléctricos y Alternativos); sí apoyan que el mismo sea tomado en consideración por los legisladores, autoridades u organizaciones con incumbencia en el tema.