

PROYECTO DE LEY

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

RÉGIMEN LEGAL DE LA ELECTROMOVILIDAD

Título I Objeto, Ámbito y Definiciones

Capítulo 1 Objeto y ámbito de aplicación

ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer el marco regulatorio nacional para el desarrollo de la electromovilidad en la República Argentina, comprendiendo la instalación y operación de infraestructura de carga de vehículos eléctricos, los estándares técnicos de obligatorio cumplimiento, los incentivos fiscales destinados a la promoción del sector, los procedimientos administrativos simplificados para la habilitación de instalaciones y el sistema de organización sectorial.

ARTÍCULO 2º.- Ámbito de aplicación. Las disposiciones de la presente ley son de orden público y de aplicación en todo el territorio nacional, en tanto se refieran a las materias delegadas al Estado federal y no afecten la autonomía de las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Capítulo 2 Definiciones

ARTÍCULO 3º.- Definiciones. A los efectos de la presente ley y de la normativa que en su consecuencia se dicte, los términos que se indican a continuación tendrán los significados que aquí se les asigna:

a) Se entiende por vehículo eléctrico a todo vehículo autopropulsado total o parcialmente por uno o más motores eléctricos, categoría que comprende a los vehículos eléctricos de batería, a los híbridos enchufables y a los híbridos convencionales:

b) Se entiende por "infraestructura de carga o EVSE" al conjunto de equipos, instalaciones eléctricas, software de gestión y sistemas de comunicación destinados a suministrar energía eléctrica a vehículos eléctricos, con independencia de que su acceso sea domiciliario, semipúblico o público;

b) Se entiende por "operador de punto de carga" a la persona física o jurídica que instala, opera o gestiona puntos de carga de acceso público o semipúblico, perciba o no retribución por dicha actividad;

c) Se entiende por "instalador certificado" a toda persona jurídica o profesional matriculada inscripta y en situación activa en el Registro Nacional de Instaladores de Infraestructura de Carga creado por el Artículo 18;

d) Se entiende por "servicio de carga" a la provisión comercial de energía eléctrica destinada exclusivamente a la recarga de vehículos eléctricos, conforme al régimen especial del Título III;

e) Se entiende por "instalación EV Capable" a aquella que cuenta con canalizaciones eléctricas, espacio reservado en el tablero y capacidad de cableado, sin equipo de carga instalado;

f) Se entiende por "instalación EV Ready" a aquella en que el cableado está terminado y el circuito dedicado habilitado para la conexión inmediata del equipo;

g) Se entiende por "instalación EVSE Installed" a aquella en que el equipo de carga está físicamente instalado y operativo.

Título II

Infraestructura de Carga Obligatoria

Capítulo 3

Requisitos para edificios nuevos

ARTÍCULO 4°.- Edificios residenciales nuevos. Todo edificio de uso residencial privado con aparcamiento cubierto o descubierto de uso exclusivo que requiera permiso de construcción con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley deberá incorporar, como condición de habilitación final, preinstalación EV Capable en la totalidad de las cocheras —incluyendo canalizaciones eléctricas dimensionadas y espacio reservado en el tablero—, instalación EV Ready en no menos del treinta por ciento de las cocheras con circuito dedicado de al menos 32 amperios equivalente a 7,4 kW monofásico terminado en el punto de conexión, e instalación EVSE Installed en no menos del diez por ciento de las cocheras con equipo de carga en corriente alterna de potencia mínima de 7 kW homologado conforme al Artículo 13.

ARTÍCULO 5°.- Edificios no residenciales nuevos. Todo edificio de uso comercial, industrial, de servicios, hotelero o de uso mixto con más de diez cocheras que requiera permiso de construcción con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley deberá incorporar, como condición de habilitación final, preinstalación EV Capable en la totalidad de las cocheras, instalación EV Ready en no menos del veinte por ciento de las cocheras y una dotación de EVSE Installed equivalente a un punto de carga cada veinte cocheras con potencia mínima de 7 kW por punto. Los establecimientos de alojamiento turístico categorizados en tres, cuatro y cinco estrellas quedarán sujetos a una dotación mínima adicional de EVSE Installed equivalente al veinte por ciento de las cocheras disponibles para uso de huéspedes.

Capítulo 4

Requisitos para edificios existentes

ARTÍCULO 6°.- Edificios no residenciales existentes. Los garajes, estacionamientos, hoteles, centros comerciales, aeropuertos o edificios de uso distinto al residencial privado que cuenten con más de veinte cocheras disponibles deberán instalar, en el plazo de veinticuatro meses contados desde la promulgación de la presente ley, un mínimo de un punto de carga operativo EVSE Installed por cada cuarenta cocheras. El incumplimiento de esta obligación dentro del plazo establecido dará lugar a la aplicación del régimen sancionatorio previsto en el Título VIII, sin perjuicio de la subsistencia de la obligación de instalación.

ARTÍCULO 7°.- Estaciones de servicio. Las estaciones de servicio, incluidas las de GNC (Gas Natural Comprimido), con volumen de despacho de combustible superior a quinientos metros cúbicos mensuales deberán instalar, dentro de los dieciocho meses de promulgada esta ley, al menos un punto de carga de corriente continua de potencia mínima de 50 kW. Las estaciones cuyo despacho supere los mil quinientos metros cúbicos mensuales deberán instalar al menos dos puntos de carga de corriente continua de potencia mínima de 150 kW cada uno.

ARTÍCULO 8°.- Plazos y régimen transitorio. Los plazos previstos en los artículos anteriores constituyen límites máximos. La autoridad de aplicación podrá reducirlos mediante resolución fundada para jurisdicciones en las que la penetración de vehículos eléctricos supere los promedios nacionales. Los propietarios de edificios existentes que procedan a la instalación con anterioridad al vencimiento del plazo tendrán acceso prioritario a los recursos del Fondo Nacional de Electromovilidad y a los incentivos fiscales del Título VI, en los términos que establezca la reglamentación.

Título III

Marco Regulatorio Energético y Servicio de Carga

Capítulo 5

Régimen especial del servicio de carga

ARTÍCULO 9°.- Creación del servicio de carga. Créase la figura jurídica del Servicio de Carga de Vehículos Eléctricos como actividad comercial de prestación de servicios, distinta e independiente de las actividades de distribución y comercialización de energía eléctrica sujetas a régimen concesional. Los operadores de puntos de carga quedan habilitados para cobrar por el servicio de carga de vehículos eléctricos conforme a las modalidades previstas en el artículo siguiente, sin que ello requiera habilitación como empresa distribuidora ni la obtención de concesión alguna ante el Ente Nacional Regulador de la Electricidad o ante los organismos reguladores provinciales.

ARTÍCULO 10°.- Modalidades de cobro. Los operadores de puntos de carga podrán estructurar la contraprestación del servicio bajo cualquiera de las siguientes modalidades, de manera independiente o combinada: tarifa por unidad de energía suministrada en pesos por kilovatio-hora, sujeta al precio máximo que establezca periódicamente la autoridad de aplicación; tarifa por tiempo de conexión en pesos por hora o fracción; tarifa fija por sesión de carga con independencia del volumen de energía transferido; modelo de suscripción o acceso prepago con crédito de carga; y acceso gratuito como beneficio asociado a la prestación de un servicio principal.

ARTÍCULO 11°.- Medición y transparencia tarifaria. Todo punto de carga de acceso público o semipúblico deberá contar con sistema de medición individual por sesión, emitir comprobante electrónico al usuario al finalizar cada carga y exhibir la tarifa vigente en tiempo real mediante pantalla incorporada al equipo o código QR de acceso inmediato. La autoridad de aplicación establecerá mediante resolución los formatos mínimos de

información al consumidor, incluyendo la potencia entregada, la duración de la sesión, el costo total y la metodología de facturación aplicada.

ARTÍCULO 12°.- Gestión inteligente de la demanda. Los operadores de puntos de carga que gestionen simultáneamente más de diez (10) conectores deberán implementar sistemas de carga inteligente compatibles con el protocolo OCPP versión 2.0.1 o superior, que permitan la gestión dinámica de potencia, el balance de carga entre conectores y la respuesta a señales de precio o instrucciones de la red distribuidora. La autoridad de aplicación promoverá mediante instrumentos de fomento específicos la incorporación progresiva de tecnología de carga bidireccional vehículo-red —V2G— en los puntos de mayor potencia instalada.

Título IV

Estándares Técnicos y Certificación de Instaladores

Capítulo 6

Estándares técnicos de obligatorio cumplimiento

ARTÍCULO 13°.- Estándares de conectores. Los equipos de carga comercializados e instalados en el territorio nacional deberán cumplir con los estándares de conectores que se detallan a continuación. Para la carga en corriente alterna, el conector de referencia será el Tipo 2, denominado Mennekes, conforme a la norma IEC 62196-2, aplicable a instalaciones de hasta 22 kW en modalidad monofásica y trifásica. Para la carga rápida en corriente continua, el conector de referencia será el CCS2, denominado Combined Charging System 2, conforme a la norma IEC 62196-3, aplicable a instalaciones de potencia superior a 22 kW.

ARTÍCULO 14°.- Requisitos eléctricos y de seguridad. Todos los equipos de carga destinados a la comercialización o instalación en el territorio nacional deberán cumplir con las normas IEC 61851-1 en materia de requisitos generales para carga conductiva, IEC 61851-21 en materia de compatibilidad electromagnética, y las normas de seguridad eléctrica de baja tensión establecidas por el Instituto Argentino de Normalización y Certificación y por el Ente Nacional Regulador de la Electricidad. Con carácter obligatorio, los equipos deberán incorporar protección diferencial de corriente residual de al menos 6 miliamperios en corriente continua.

ARTÍCULO 15°.- Comunicación vehículo-infraestructura. Los equipos de carga de nueva instalación con potencia superior a 22 kW deberán ser compatibles con el protocolo ISO 15118 para la comunicación bidireccional entre el vehículo y la infraestructura, habilitando la funcionalidad Plug and Charge. Los sistemas de gestión deberán soportar el protocolo OCPP 2.0.1 o superior.

ARTÍCULO 16°.- Interoperabilidad y modalidades de pago. Los puntos de carga de acceso público deberán garantizar el acceso sin requerir suscripción previa, registro de usuario ni descarga de aplicación específica y aceptar los medios de pago establecidos por las normativas vigentes. La autoridad de aplicación promoverá la implementación del protocolo OCPI para el roaming entre redes de operadores.

ARTÍCULO 17°.- Homologación de equipos. Solo podrán instalarse en el territorio nacional equipos de carga que cuenten con certificado de homologación otorgado o reconocido por el organismo competente. El reconocimiento de certificaciones internacionales otorgadas por organismos de reconocida solvencia técnica —entre ellos los certificados bajo las marcas CE, UL y TUV— simplificará el procedimiento de homologación local.

Capítulo 7

Registro Nacional de Instaladores de Infraestructura de Carga

ARTÍCULO 18°.- Creación del Registro Nacional de Instaladores de Infraestructura de Carga. Créase el Registro Nacional de Instaladores de Infraestructura de Carga —RNIIC— en el ámbito de la autoridad de aplicación. La inscripción y el mantenimiento de situación activa en el RNIIC constituyen condición necesaria e ineludible para la realización comercial de instalaciones de infraestructura de carga alcanzadas por la presente ley.

La autoridad de aplicación establecerá por vía reglamentaria los plazos de renovación, el procedimiento de baja y los mecanismos de fiscalización del registro.

ARTÍCULO 19°.- Requisitos de inscripción en el RNIIC. Para obtener y mantener la inscripción en el RNIIC, las empresas o profesionales deberán acreditar y mantener vigentes, de manera concurrente, los siguientes requisitos:

- a) Contar con al menos un técnico matriculado en electricidad de baja y media tensión con formación específica en sistemas de carga para vehículos eléctricos, acreditada mediante certificación de fabricante homologado o capacitación reconocida por la autoridad de aplicación;
- b) Mantener vigente un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a terceros derivados de la ejecución de las instalaciones y de su funcionamiento durante el período de garantía;
- c) Acreditar la certificación emitida por al menos un fabricante de equipos de carga homologado conforme al Artículo 17, que certifique la aptitud técnica para instalar sus productos;

y

d) Mantener situación fiscal activa y cumplimiento de las obligaciones impositivas y previsionales.

ARTÍCULO 20°.- Efectos jurídicos de la inscripción en el RNIIC. Las instalaciones realizadas por instaladores inscriptos y en situación activa en el RNIIC habilitarán al propietario o usuario del inmueble para acceder a la totalidad de los beneficios fiscales del Título VI y a las garantías extendidas que el operador ofrezca sobre la instalación. Las instalaciones realizadas por operadores no inscriptos o en situación de baja quedarán sujetas al régimen sancionatorio del Título VIII y no generarán derecho a beneficio fiscal alguno.

Título V Simplificación Administrativa

Capítulo 8 Procedimientos simplificados de habilitación

ARTÍCULO 21°.- Permiso de instalación simplificado. La instalación de puntos de carga de hasta 22 kW realizada por instalador inscripto en el RNIIC no requerirá permiso municipal ni jurisdiccional previo. Bastará con la presentación de una declaración jurada de cumplimiento normativo ante la empresa distribuidora de electricidad correspondiente, con notificación al municipio dentro de los diez días hábiles posteriores a la finalización de los trabajos. La declaración jurada deberá contener la individualización del inmueble, la descripción técnica de la instalación, la constancia de inscripción en el RNIIC y la declaración de cumplimiento de los estándares del Título IV.

ARTÍCULO 22°.- Para instalaciones de potencia superior a 22 kW o en establecimientos con más de cinco conectores simultáneos, los municipios, comunas y organismos con competencia en materia de habilitaciones no podrán exigir documentación adicional a la siguiente:

- 1) Plano eléctrico suscripto por profesional habilitado inscripto en el RNIIC;
- 2) Declaración de cumplimiento de los estándares técnicos del Título IV;
- 3) Constancia de vigencia del seguro de responsabilidad civil;
- 4) Constancia de inscripción activa en el RNIIC.

Toda exigencia documental que exceda este listado será nula de pleno derecho.

ARTÍCULO 23°.- Plazos máximos de resolución y silencio administrativo positivo.

Los organismos con competencia para resolver solicitudes de permiso de instalación deberán pronunciarse dentro de los siguientes plazos máximos, contados desde la presentación completa de la documentación requerida:

- 1) Diez (10) días hábiles para instalaciones de hasta 22 kW;
 - 2) Veinte (20) días hábiles para instalaciones de entre 22 kW y 150 kW;
- y
- 3) Treinta (30) días hábiles para instalaciones de potencia superior a 150 kW.

Vencidos dichos plazos sin resolución expresa, operará de pleno derecho el silencio administrativo positivo y la instalación se considerará autorizada. La resolución denegatoria deberá ser fundada y notificada dentro del plazo correspondiente.

ARTÍCULO 24°.- Instalaciones en edificios bajo propiedad horizontal. En edificios sometidos al régimen de propiedad horizontal, la instalación de puntos de carga individuales en unidades de cochera de uso exclusivo requerirá únicamente la notificación

fehaciente al administrador del consorcio con una anticipación mínima de quince días hábiles respecto del inicio de los trabajos. La oposición del consorcio será procedente sólo cuando la instalación proyectada afecte partes comunes o supere la capacidad de la infraestructura eléctrica común, debiendo indicar con precisión técnica las adecuaciones necesarias.

ARTÍCULO 25°.- Ventanilla única digital. La autoridad de aplicación implementará, dentro del plazo previsto en el Artículo 35, una plataforma digital unificada para la gestión integral de los trámites vinculados a la infraestructura de carga, comprendiendo el RNIIC, la gestión de permisos, la homologación de equipos y el padrón nacional de puntos de carga. Los municipios que adhieran y adopten sus estándares de tramitación recibirán acceso prioritario al financiamiento del Fondo Nacional de Electromovilidad.

Título VI Incentivos Fiscales

Capítulo 9 Beneficios tributarios para operadores e instaladores

ARTÍCULO 26°.- Exención del Impuesto al Valor Agregado. Estarán exentas del Impuesto al Valor Agregado, por un plazo de cinco (5) años contados desde la promulgación de la presente ley, las siguientes operaciones:

- 1) La venta e importación de equipos de carga para vehículos eléctricos homologados conforme al Artículo 17;
- 2) Los servicios de instalación de infraestructura de carga realizados por instaladores inscriptos en el RNIIC;

y

3) El servicio de carga de vehículos eléctricos prestado en puntos de acceso público o semipúblico en los términos del Título III.

Vencido el plazo, la exención podrá ser prorrogada, por períodos iguales, sólo mediante ley de este Congreso.

ARTÍCULO 27°.- Reducción del Impuesto sobre los Ingresos Brutos. Las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires al adherir, en el marco de sus competencias tributarias, serán invitadas a participar de un régimen de reducción de hasta el cincuenta por ciento (50%) de la alícuota del Impuesto sobre los Ingresos Brutos aplicable a los ingresos provenientes de la operación de puntos de carga de acceso público o semipúblico, durante los primeros cinco ejercicios fiscales de actividad del operador.

Las jurisdicciones que adhieran recibirán, además, acceso prioritario a los recursos del Fondo Nacional de Electromovilidad.

ARTÍCULO 28°.- Beneficios aduaneros para equipos e insumos. La importación de equipos de carga para vehículos eléctricos, de baterías de tracción, de sistemas de gestión de energía y de componentes destinados a la fabricación local de dichos productos gozará de los siguientes beneficios por un plazo de tres años:

- 1) Reducción a cero por ciento (0%) del derecho de importación sobre las partidas arancelarias correspondientes;
- 2) Suspensión de la tasa estadística para las mismas partidas;

y

- 3) Despacho de aduana prioritario con plazo máximo de setenta y dos (72) horas para equipos con permiso vigente o declaración jurada presentada conforme al Artículo 21.

ARTÍCULO 29°.- Depreciación acelerada de activos de infraestructura. Las personas jurídicas que adquieran e instalen equipos de carga para vehículos eléctricos, ya sea en instalaciones propias o en inmuebles de terceros en el marco de contratos de operación, podrán imputar la totalidad del valor de adquisición e instalación como amortización en el ejercicio fiscal de puesta en funcionamiento, a los efectos del Impuesto a las Ganancias. Este beneficio aplica exclusivamente a instalaciones realizadas por instaladores inscriptos en el RNIIC.

ARTÍCULO 30°.- Crédito fiscal para instalaciones domiciliarias. Las personas físicas que instalen equipos de carga en sus domicilios particulares a través de instaladores inscriptos en el RNIIC podrán computar como crédito fiscal en el Impuesto a las Ganancias del ejercicio de instalación el cincuenta por ciento del costo total de adquisición e instalación del equipo, hasta un monto máximo de quinientos mil pesos por período fiscal. Dicho monto se actualizará anualmente conforme la variación del Índice de Precios al Consumidor del Instituto Nacional de Estadística y Censos.

Título VII

Metas Nacionales y Autoridad de Aplicación

ARTÍCULO 31°.- Metas nacionales de electromovilidad. Establécense las siguientes metas nacionales en materia de electromovilidad, cuyo seguimiento estará a cargo de la autoridad de aplicación con reporte anual al Honorable Congreso de la Nación:

- a) No menos de dos mil quinientos (2.500) puntos de carga de acceso público o semipúblico instalados y operativos en todo el territorio nacional al año 2030;
- b) Participación de los vehículos eléctricos e híbridos enchufables de al menos el diez por ciento (10%) de las ventas anuales de vehículos nuevos al año 2030;

c) Electrificación de no menos del quince por ciento (15%) de la flota de transporte público urbano en municipios con más de quinientos mil (500.000) habitantes al año 2030;

y

d) Participación de los vehículos eléctricos e híbridos enchufables de al menos el veinte por ciento (20%) de las ventas anuales al año 2035.

ARTÍCULO 32°.- Autoridad de aplicación. La Secretaría de Energía de la Nación será la autoridad de aplicación de la presente ley. En tal carácter, le corresponde dictar la reglamentación dentro del plazo del Artículo 35; administrar el RNIIC; aprobar y actualizar los estándares técnicos del Título IV; fiscalizar las obligaciones de instalación del Título II; aplicar el régimen sancionatorio del Título VIII; coordinar con las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los municipios y los organismos reguladores —en particular el Ente Nacional Regulador de la Electricidad, el Ente Nacional Regulador del Gas y el Instituto Argentino de Normalización y Certificación— la implementación integral de la ley; y monitorear en consulta permanente con los organismos correspondientes del Poder Ejecutivo Nacional la disponibilidad en plaza de los insumos necesarios para que se pueda dar efectivo cumplimiento a las obligaciones y plazos que impone la presente ley, disponiendo lo que corresponda, según lo autorizado por el artículo 35.

ARTÍCULO 33°.- Fondo Nacional de Electromovilidad. Créase el Fondo Nacional de Electromovilidad —FONELEC— como fondo fiduciario público en el ámbito de la autoridad de aplicación. El FONELEC se integrará con los recursos provenientes de las multas del Título VIII, las partidas de la Ley de Presupuesto de la Administración Nacional y los aportes de organismos internacionales de crédito y cooperación. Sus recursos se destinarán prioritariamente al financiamiento de infraestructura en corredores viales nacionales, zonas rurales y municipios con baja densidad de puntos de carga.

Título VIII

Régimen de Sanciones

ARTÍCULO 34°.- Infracciones y sanciones. El incumplimiento de las obligaciones de la presente ley dará lugar a las sanciones que se indican a continuación:

- a) Será considerado Falta Grave el incumplimiento de las obligaciones que le impone la aplicación de la presente ley al personal sujeto al régimen disciplinario de la administración pública;
- b) El incumplimiento de las obligaciones de instalación en edificios nuevos —Artículos 4 y 5— será sancionado con multa de entre cinco (5) y cien (100) salarios mínimos vitales y móviles, graduada según la magnitud del incumplimiento y la superficie del inmueble;
- c) El incumplimiento de las obligaciones en edificios existentes —Artículo 6— será sancionado con multa de entre cinco (5) y ciento cincuenta (150) salarios mínimos vitales y móviles, graduada según la magnitud del incumplimiento, la superficie del inmueble y la reincidencia;
- d) La comercialización o instalación de equipos sin homologación vigente será sancionada con multa de entre diez (10) y cien (100) salarios mínimos vitales y móviles y clausura de las cocheras hasta la regularización de la situación.
- d) La construcción de instalaciones comerciales por parte de operadores no inscriptos en el RNIIC será sancionada con multa de entre diez (10) y cien (100) salarios mínimos vitales y móviles.

Título IX

Disponibilidad de insumos y suspensión de plazos

ARTÍCULO 35°.- Disponibilidad de insumos y suspensión de plazos. La Autoridad de Aplicación deberá realizar un monitoreo permanente, a través de los organismos correspondientes del Poder Ejecutivo Nacional y atendiendo las denuncias, avisos y/o reclamos de los administrados, sobre la disponibilidad en plaza de los insumos necesarios para que se pueda dar efectivo cumplimiento a las obligaciones y plazos que impone la presente, y en caso de observar que exista un déficit que lo justifique, por resolución fundada, podrá suspender alguno o todos los plazos de cumplimiento de metas y/u obligaciones que resulten afectados por los faltantes, por un plazo de hasta 90 días, prorrogable por resolución fundada, mientras se mantenga la situación, comunicando lo resuelto y girando los antecedentes tenidos en cuenta a la Comisión de Minería, Energía y Combustibles del Honorable Senado de la Nación y a las comisiones de Energía y Combustibles y de Minería de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Título X

Disposiciones Finales y Transitorias

ARTÍCULO 36°.- Reglamentación. El Poder Ejecutivo Nacional reglamentará la presente ley dentro de los ciento ochenta días desde su promulgación.

ARTÍCULO 37°.- Invitación a adherir. Se invita a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente ley en las partes que puedan afectar sus competencias locales.

ARTÍCULO 38°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Cristian Adrián Ritondo

María Florencia De Sensi

Javier Sánchez Wrba

Martin Ardohain

Antonela Giampieri

Alejandro Finocchiaro

Fernando De Andreis

Emmanuel Bianchetti

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La electrificación del transporte constituye uno de los procesos de transformación estructural más profundos que enfrentan las economías contemporáneas. A diferencia de otras transiciones energéticas, la electromovilidad implica no sólo la sustitución progresiva del parque automotor, sino la construcción simultánea de una nueva capa de infraestructura física, técnica y regulatoria sobre la que descansará el funcionamiento del sistema de movilidad durante las próximas décadas. La experiencia acumulada por los países que llevan veinte o más años de políticas activas en este campo demuestra con claridad que los mercados no despliegan esa infraestructura de manera espontánea: requieren marcos regulatorios que reduzcan la incertidumbre, definan estándares de interoperabilidad, establezcan obligaciones mínimas de instalación y ofrezcan señales fiscales que mejoren la ecuación económica de los inversores privados.

Noruega fue el primer país del mundo en desplegar una política sistemática de electromovilidad, iniciada en la década de 1990 con exenciones impositivas sobre la adquisición de vehículos eléctricos, liberación de peajes y acceso gratuito al estacionamiento público. El resultado de tres décadas de política consistente es elocuente: en 2023, los vehículos eléctricos representaron más del ochenta por ciento de las ventas de vehículos nuevos, la mayor participación de mercado registrada en cualquier país del mundo. La clave no fue un único instrumento, sino la combinación sostenida en el tiempo

de incentivos fiscales, simplificación administrativa y despliegue paralelo de infraestructura pública. La experiencia noruega enseña que los resultados extraordinarios son el producto de políticas ordinarias aplicadas con constancia.

La Unión Europea adoptó en 2023 el Reglamento sobre Infraestructura de Combustibles Alternativos, conocido por su acrónimo AFIR, que reemplazó a la Directiva 2014/94/UE y representó un salto cualitativo en la ambición regulatoria comunitaria. El AFIR impone a los Estados miembros obligaciones concretas de despliegue de puntos de carga a lo largo de los corredores de la red transeuropea de transporte, establece potencias mínimas por punto, exige interoperabilidad y pago ad hoc sin suscripción previa, y fija metas de despliegue vinculadas al crecimiento del parque de vehículos eléctricos matriculados en cada jurisdicción. Complementariamente, el Reglamento (UE) 2019/631, revisado en 2023, estableció la prohibición de venta de vehículos nuevos de combustión interna a partir de 2035, proporcionando el horizonte de largo plazo que necesitan los inversores en infraestructura para comprometer capital en proyectos de maduración lenta.

En el plano subnacional, el estado de California en los Estados Unidos ha sido durante tres décadas el laboratorio regulatorio más influyente del mundo en materia de electromovilidad. El Código de Normas de Construcción conocido como CALGreen, en su versión actualizada, establece requisitos escalonados de instalación en edificios nuevos —EV Capable, EV Ready y EVSE Installed— que se han convertido en el modelo de referencia global para la regulación de infraestructura en el sector inmobiliario. Las leyes AB 1236 y AB 970 introdujeron la simplificación de permisos municipales, limitando la

documentación exigible y fijando plazos máximos de resolución con silencio administrativo positivo. El programa federal NEVI, derivado de la Bipartisan Infrastructure Law de 2021, destinó cinco mil millones de dólares al despliegue de estaciones de carga en corredores interestatales, con estándares técnicos de interoperabilidad obligatorios para acceder al financiamiento.

España aprobó en 2021 el Real Decreto-ley 29/2021, que introdujo obligaciones novedosas tanto para edificios nuevos —preinstalación obligatoria en el cien por ciento de las cocheras residenciales— como para edificios existentes no residenciales con más de veinte plazas de aparcamiento, que debían instalar un punto de carga operativo por cada cuarenta plazas antes del 1 de enero de 2023. Esta obligación sobre edificios existentes, inexistente en la mayoría de las regulaciones de su tiempo, generó una ola de instalaciones en parkings de supermercados, hospitales, oficinas y centros comerciales que transformó la densidad de puntos de carga semipúblicos en el país en apenas dos años. La norma española también estableció obligaciones para estaciones de servicio con alto volumen de despacho de combustible, replicando un esquema que había funcionado con éxito en los Países Bajos y en los países escandinavos.

China implementó desde 2009 su política de Nuevos Vehículos de Energía, conocida por su acrónimo NEV, que combinó subvenciones directas a la compra, cuotas obligatorias de producción para los fabricantes, inversión masiva en infraestructura pública y homologación de estándares técnicos propios —los conectores GB/T para carga alterna y el protocolo de comunicación CHAdeMO adaptado— que garantizaron la interoperabilidad en un mercado de escala continental. La política NEV transformó a

China en el mayor mercado de vehículos eléctricos del mundo, con más de ocho millones de unidades vendidas en 2023, y en el principal productor global de baterías de ion-litio, con implicaciones directas sobre los costos de los componentes disponibles para el resto del mundo.

India puso en marcha el programa FAME —Faster Adoption and Manufacturing of Hybrid and Electric Vehicles— en 2015, con una segunda fase más ambiciosa en 2019. FAME II priorizó la electrificación del transporte público y comercial, subsidiando la adquisición de buses eléctricos por parte de los municipios, apoyando la infraestructura de carga para flotas de taxis y vehículos de reparto, y promoviendo la fabricación local de componentes mediante beneficios arancelarios diferenciados. La estrategia india evidencia que en economías con parques automotores particulares todavía incipientes, el foco en el transporte colectivo y comercial permite maximizar el impacto ambiental por peso de inversión pública.

El Brasil, como mercado regional de referencia para la Argentina, ha avanzado de manera desigual. Las principales ciudades —São Paulo, Rio de Janeiro y Curitiba— tienen experiencias piloto con flotas de buses eléctricos e incentivos municipales para la instalación de cargadores, pero a nivel federal la legislación es aún fragmentaria. El caso brasileño ilustra los costos de la ausencia de un marco nacional unificado: la multiplicación de normas estatales y municipales contradictorias genera incertidumbre para los inversores y fragmenta el mercado en compartimentos incompatibles entre sí.

La República Argentina se encuentra en una encrucijada regulatoria similar a la que enfrentaron España en 2019, Brasil en 2015 y los Estados Unidos a nivel federal en 2020: existe un sector privado con capacidad técnica y voluntad inversora, un parque de vehículos eléctricos en crecimiento y una infraestructura de carga que no alcanza la masa crítica necesaria para generar confianza en los potenciales compradores de vehículos eléctricos. El círculo vicioso —pocos vehículos porque hay pocos cargadores, pocos cargadores porque hay pocos vehículos— solo puede romperse con una intervención regulatoria que obligue a la instalación de infraestructura con anticipación a la demanda, tal como lo hicieron Noruega en los noventa, los Países Bajos en la primera década del siglo y España en 2021. El presente proyecto de ley propone exactamente ese instrumento para la Argentina.

Sabemos también que este proyecto se enmarca en la corriente del uso de energías limpias, cuando el furor del comienzo ha ido encontrando los primeros obstáculos, algunos de ellos previsibles, otros no, algunos puestos por la naturaleza y otros por la acción del hombre (léase, por la burocracia, la política y hasta por la delincuencia).

La necesidad de conductores de cobre ha generado una demanda que puso al desnudo un déficit de minas de cobre que no se puede reemplazar de un día para el otro. La UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) ha alertado que para satisfacer la demanda prevista para 2030 se podrían requerir 250.000 millones de dólares en inversión y al menos 80 nuevos proyectos mineros.

En Chile y en Perú, que son dos de los principales vecinos proveedores de ese mineral y que podrían beneficiarse con esta situación, se produce un áspero debate porque hay gobiernos y factores de poder que suelen apoyar demandas de sectores ambientalistas, muchas veces aliados con sectores políticos radicalizados, que se oponen sistemáticamente a los proyectos de explotación minera, favoreciendo así a la minería clandestina, un fenómeno que desde hace tiempo ya ha superado en volumen económico y poder al narcotráfico en América Latina.

De manera que hay obstáculos naturales (los conductores de cobre son sólo un ejemplo, hay más insumos necesarios para alcanzar los objetivos y las metas que nos proponemos, sujetos a escasez o faltantes temporales) y también hay obstáculos puestos por las regulaciones, la política y hasta por la delincuencia. Y otros, por la realidad de un país que dista de tener resuelta la provisión de su demanda energética, pero de ninguna manera se trata de bajar los brazos y darse por vencidos ante la primera dificultad.

Por el contrario, sabiendo que éste es el camino correcto, se trata de reforzar las metas y los objetivos, con realismo, con equilibrio, pero sin perder de vista hacia dónde queremos ir y en qué mundo queremos que vivan los argentinos en las próximas generaciones.

Por lo expuesto y fundamentado, solicito a mis pares me acompañen en la aprobación del presente proyecto de ley.

Cristian Adrián Ritondo



"2026 - Año de la Grandeza Argentina"

María Florencia De Sensi

Javier Sánchez Wrba

Martin Ardohain

Antonela Giampieri

Alejandro Finocchiaro

Fernando De Andreis

Emmanuel Bianchetti