



*H. Cámara de Diputados*  
ENTRE RÍOS

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS SANCIONA CON  
FUERZA DE  
LEY  
LEY DE PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE**

**ARTÍCULO 1º.-** La presente ley tiene por objeto la promoción y fomento del uso y la fabricación de vehículos eléctricos y con tecnologías de energías alternativas renovables en el ámbito de la Provincia de Entre Ríos, en pos del fortalecimiento de las políticas públicas tendientes a mejorar la eficiencia energética del transporte automotor terrestre y a potenciar su aporte al desarrollo sostenible y la mejora de las condiciones de vida de la población.

**ARTÍCULO 2º.-** Declárase de interés estratégico de la Provincia las políticas públicas tendientes al logro de los siguientes objetivos en el sector del transporte automotor terrestre:

- la reducción de emisiones de gases contaminantes;
- el aumento de la eficiencia en el consumo energético;
- la minimización del impacto ambiental negativo;
- el aumento de las condiciones de seguridad,
- la disminución de los requerimientos de combustibles derivados de recursos no renovables;
- el uso de tecnologías y elementos no contaminantes y la adopción de las prácticas más avanzadas y seguras;
- la disminución de costos y la mejora de la eficiencia económica y la rentabilidad social en la prestación de servicios de transporte, tanto de pasajeros como de cargas;
- el desarrollo del sector industrial y de servicios vinculado al transporte sostenible.



*H. Cámara de Diputados*  
ENTRE RÍOS

**ARTÍCULO 3º.-** La interpretación y aplicación de la presente ley, su reglamentación y las normas complementarias deben estar sujetas al cumplimiento de los principios contemplados en el artículo 83 de la Constitución de la Provincia de Entre Ríos, así como de los siguientes:

- Eficiencia: promover la eficiencia energética en la gestión de recursos y residuos a lo largo del ciclo de vida de los vehículos y sus componentes contemplados en la presente ley.
- Generación Renovable: promover la máxima utilización de energías renovables, a lo largo de todo el ciclo de vida de los vehículos, repuestos, cargadores y componentes.
- Economía Circular: promover la máxima utilización de materiales renovables y reciclados, así como reciclables y/o recuperables desde el diseño de los vehículos, cargadores y componentes, tendiendo hacia los sistemas de economía circular.

**ARTÍCULO 4º.-** La presente ley apunta a establecer un marco legal, económico y de difusión pública, articulado de manera eficiente y coherente con la normativa legal nacional en la materia, que promueva progresivamente la utilización masiva de alternativas de transporte sostenible en todo el territorio provincial, mediante el fomento de la comercialización, la fabricación y el uso en la provincia de Entre Ríos de vehículos y accesorios adecuados a las condiciones tendientes al logro de los objetivos de la presente ley, y el desarrollo de la infraestructura afín, con el fin de generar impactos con balance positivo en el ambiente, la seguridad, la salud y la calidad de vida, de acuerdo a los derechos y obligaciones contenidos en el artículo 41 de la Constitución Nacional y los artículos 83 y 84 de la Constitución provincial.

**ARTÍCULO 5º.-** Se establece como prioridad provincial la utilización de alternativas sostenibles en el transporte público de pasajeros y en el transporte de cargas, preferentemente producidos en el territorio nacional .

**ARTÍCULO 6º.-** Se establece la meta de cero emisiones de gases de efecto invernadero para el 31 de diciembre de 2030 para el sector del transporte automotor terrestre público urbano e interurbano.



*H. Cámara de Diputados*  
ENTRE RÍOS

**ARTÍCULO 7°.-** A los efectos de la presente ley, se definen los conceptos siguientes:

- a) Transporte automotor terrestre: Incluye la circulación de personas, animales y mercancías en la vía pública por medio de vehículos con motor y tracción propia, excluyendo a los ferrocarriles.
- b) Vehículo eléctrico: todo vehículo propulsado exclusivamente por un motor eléctrico;
- c) Vehículo a hidrógeno: todo vehículo propulsado por un motor eléctrico y alternativamente, o en forma conjunta, por un motor a celda de combustible;
- d) Vehículo híbrido enchufable: todo vehículo propulsado por un motor eléctrico y alternativamente, o en forma conjunta, por un motor de combustión interna, que sea susceptible de ser cargado por conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica;
- e) Vehículo híbrido no enchufable: todo vehículo propulsado por un motor eléctrico y alternativamente, o en forma conjunta, por un motor de combustión interna.

La Autoridad de Aplicación podrá incluir nuevas tecnologías alternativas de movilidad que contribuyan a la reducción de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, de acuerdo a los avances científicos y tecnológicos reconocidos a nivel internacional.

- f) Servicio de recarga: suministro de energía eléctrica para la carga de baterías de vehículos eléctricos o vehículos híbridos enchufables.

**ARTÍCULO 8°.-** La Autoridad de Aplicación elaborará la Estrategia Provincial de Transporte Sostenible, en el marco general del Plan Estratégico Provincial de Movilidad Sostenible, mediante un proceso participativo que involucre a los sectores interesados, y que será actualizado cada cinco (5) años. El Plan será de acceso público, conforme los criterios de transparencia activa dispuestos por la Ley N° 27.275 sobre Derechos de Acceso a la Información Pública y otras normas provinciales aplicables en la materia. La Estrategia incluirá:

- a) Priorización de las diferentes tecnologías comprendidas en la presente ley, de acuerdo a las Mejores Técnicas Disponibles, por los plazos que estime convenientes;
- b) Metas de recambio y modernización de la flota vehicular convencional, pública y privada, para el transporte de personas y mercancías.



*H. Cámara de Diputados*  
ENTRE RÍOS

- c) Establecimiento de un sistema de indicadores de cumplimiento de transporte, recomendando el período para su actualización;
- d) Impulso de políticas de promoción y fomento de las industrias a radicarse en el territorio provincial; incluyendo la creación de Polos Tecnológicos y/o Industriales que favorezcan la capacitación de recursos humanos, el fortalecimiento de centros de investigación especializados y universidades con carreras y cursos específicos.
- e) Financiación de proyectos de Investigación, Desarrollo e Innovación para el desarrollo de vehículos eléctricos y sus componentes y accesorios.
- e) Planificación de una red de recarga eléctrica y alternativa geográficamente eficiente, que garantice el desplazamiento autónomo de las alternativas vehiculares de transporte sostenible en todo el territorio provincial, de acuerdo a la priorización de las diferentes tecnologías y las particularidades de cada región;
- f) Definición del programa de adquisiciones del Estado Provincial para el recambio de la flota vehicular afectada al uso oficial. Tanto en procesos licitatorios como en contrataciones directas, se privilegiará la adquisición de los vehículos comprendidos en la presente ley, conforme lo establezca la reglamentación.
- g) Determinación de los mecanismos de capacitación, educación e información en relación a los diversos aspectos técnicos y de seguridad del transporte sostenible;
- h) Adopción del sistema de etiquetado que se apruebe a nivel nacional con información sobre la eficiencia energética de los vehículos que se comercializan en el país;
- i) Consideración del uso de biocombustibles, gas natural comprimido y gas natural licuado, como combustibles de transición, por los plazos que estime convenientes según su evaluación científica, técnica y económica, a fin de promover la disminución de emisiones contaminantes en el corto plazo;
- j) Mecanismos de articulación entre el Estado provincial, el Estado Nacional, los municipios y comunas, las universidades, organizaciones de la sociedad civil, institutos y centros de investigación y desarrollo, y las empresas públicas y privadas con el propósito de coordinar acciones para el cumplimiento de los objetivos de la presente Ley.



*H. Cámara de Diputados*  
ENTRE RÍOS

**ARTÍCULO 9º.-** La Autoridad de Aplicación de esta ley será designada por el Poder Ejecutivo Provincial.

**ARTÍCULO 10º.-** Son funciones de la Autoridad de Aplicación:

- a) Formular, actualizar y ejecutar la Estrategia Provincial de Transporte Sostenible, promoviendo su difusión;
- b) Poner en marcha el sistema de indicadores de cumplimiento previsto en la Estrategia Provincial de Transporte Sostenible, y realizar sus actualizaciones y publicación;
- c) Impulsar la cooperación en investigación, desarrollo e innovación científica entre actores públicos, privados, locales, provinciales, nacionales o internacionales, a los efectos de promover la radicación de industrias y servicios afines a los objetivos de la presente ley;
- d) Promover la capacitación, educación e información de los efectos benéficos del transporte sostenible, en orden a la protección ambiental y de la salud y de la mejora de la calidad de vida de la población;
- g) Colaborar con las autoridades nacionales en la materia en el establecimiento de la normativa técnica para la implementación de la presente ley y normas nacionales aplicables, particularmente para la instalación y funcionamiento de las estaciones de recarga, tanto a nivel privado o domiciliario como en lugares públicos y semipúblicos, tendiendo a la unificación de la misma con perspectiva regional;
- h) Colaborar con las autoridades nacionales en la materia en la sanción de la normativa de seguridad en relación a los vehículos alcanzados, en particular lo relativo a la actuación en caso de siniestros, incluyendo la identificación distintiva exterior de aquellos.
- i) Fiscalizar el cumplimiento de esta ley y su normativa complementaria;
- j) Dictar toda otra norma reglamentaria necesaria para el cumplimiento de los objetivos de la presente ley.
- k) El diseño de mecanismos de promoción e incentivos fiscales y crediticios, y otros que sirvan al logro de los objetivos de la presente Ley; y su remisión al Poder Ejecutivo Provincial a los efectos que corresponda.



*H. Cámara de Diputados*  
ENTRE RÍOS

**ARTÍCULO 11°.-** Con el objeto de fomentar el transporte sostenible, se establecen los siguientes incentivos:

- a) Las alícuotas del Impuesto sobre los Ingresos Brutos a aplicarse a la comercialización de los vehículos comprendidos en esta ley y sus repuestos, será del 50 por ciento de la alícuota vigente.
- b) Las alícuotas del Impuesto a los Automotores a aplicarse a los vehículos comprendidos en esta ley, será del 50 por ciento de la alícuota vigente.
- c) Las alícuotas del Impuesto Inmobiliario a aplicarse a inmuebles destinados a la fabricación de los vehículos, repuestos y accesorios comprendidos en esta ley, será del 50 por ciento de la alícuota vigente.

Facúltase a la Administradora Tributaria de Entre Ríos a dictar las normas complementarias necesarias para instrumentar y regular los aspectos impositivos correspondientes a lo establecido en el presente artículo.

**ARTÍCULO 12°.-** La construcción y operación de las estaciones de recarga de los vehículos eléctricos debe realizarse en estricto cumplimiento de las normas técnicas obligatorias que se establezcan para todo el territorio nacional, garantizando la interoperabilidad.

**ARTÍCULO 13°.-** Las distribuidoras quedan habilitadas para la prestación del servicio de recarga en su área de concesión. Asimismo, cualquier persona humana y/o jurídica podrá brindar el servicio, en los términos previstos en la reglamentación. Los particulares podrán instalar equipamiento para recarga en sus respectivos domicilios para autoconsumo, cumpliendo con las normas técnicas que se establezcan para este supuesto.

**ARTÍCULO 14°.-** El ente regulador respectivo definirá la tarifa para el servicio de recarga mediante un proceso que asegure la participación pública.



*H. Cámara de Diputados*  
ENTRE RÍOS

**ARTÍCULO 15°.-** La gestión integral de residuos en el marco de las previsiones contenidas en la presente Ley deberá tener lugar atendiendo a la implementación del siguiente orden jerárquico en la gestión de los mismos: prevención, minimización, reutilización, reciclaje, recuperación energética y, disposición final. Dichos principios aplicables deberán tener lugar en cada una de las etapas de generación de los mismos, a saber: durante el diseño y fabricación de los vehículos, durante su vida útil y al finalizar la misma.

**ARTÍCULO 16°.-** Invítase a los municipios y comunas a adherir a la presente ley, como asimismo a dictar normas de manera armónica con el objeto de ésta, considerando, entre otros, los siguientes beneficios:

- a) Reducción de tarifas en el estacionamiento público de los vehículos;
- b) Permisos especiales de circulación y estacionamiento.

Adicionalmente, invítase a los municipios y comunas a:

- a) Planificar el recambio de la flota vehicular afectada al uso oficial y al servicio público de transporte urbano, a alternativas de movilidad sostenible;
- b) Implementar sistemas de transporte público de bicicletas y otros medios de movilidad no motorizada;

**ARTÍCULO 17°.-** El Poder Ejecutivo reglamentará la presente en el plazo de noventa (90) días desde su promulgación.

**ARTÍCULO 18°.-** De forma.



*H. Cámara de Diputados*  
ENTRE RÍOS

## FUNDAMENTOS

Honorable Cámara:

La presente iniciativa tiene como objetivo impulsar en nuestra provincia políticas públicas tendientes al logro de los siguientes objetivos en el sector del transporte automotor terrestre, en línea con los objetivos y principios en materia ambiental y de promoción del desarrollo sostenible presentes en la Constitución de Entre Ríos:

- la reducción de emisiones de gases contaminantes;
- el aumento de la eficiencia en el consumo energético;
- la minimización del impacto ambiental negativo;
- el aumento de las condiciones de seguridad inherentes a la calidad de los vehículos,
- la disminución de los requerimientos de combustibles derivados de recursos no renovables;
- el uso de tecnologías y elementos no contaminantes y la adopción de las prácticas más avanzadas y seguras;
- la disminución de costos y la mejora de la eficiencia económica y la rentabilidad social en la prestación de servicios de transporte, tanto de pasajeros como de cargas;
- el desarrollo del sector industrial y de servicios vinculado al transporte sostenible.

Hemos tenido en cuenta como antecedentes el proyecto de ley del diputado nacional Juan Carlos Villalonga sobre promoción de la movilidad sostenible (Expediente 4602-D-2019), el proyecto de ley de la senadora nacional Lucila Crexell (Expediente 2122/18) sobre promoción y uso de vehículos eléctricos y el proyecto de ley del diputado Joaquín Blanco de la Provincia de Santa Fe (Expediente N° 33151).

En los fundamentos del proyecto del diputado Villalonga se sostiene lo siguiente: *“El crecimiento de la movilidad sustentable ha demostrado en el mundo una sorprendente dinámica, con una proyección que promete un crecimiento notable de la flota vehicular dentro de los próximos años. Para dimensionar el desarrollo del sector cabe destacar que las ventas mundiales de vehículos eléctricos –incluyendo los híbridos enchufables y a celda de*



*H. Cámara de Diputados*  
ENTRE RÍOS

*combustible- superaron el millón de unidades en el año 2017, lo que significó un volumen récord, según el Informe “Global EV Outlook 2018” de la Agencia Internacional de Energía (IEA por sus siglas en inglés). Esta cifra representa un crecimiento de las ventas en un 54% en comparación con 2016. Con respecto al stock mundial, la IEA publicó que se superaron los tres millones de vehículos eléctricos en 2017, tras cruzar el umbral del millón en 2015 y los dos millones en 2016. Asimismo, en el mercado global las principales automotrices ya han trazado objetivos de electrificación de su flota para 2030 y 2050, estableciendo como propósito la reducción de emisiones de CO2 en los vehículos que produzcan y comercialicen. Países como China, India, Estados Unidos y la Unión Europea también han establecido políticas públicas concretas para la promoción e incentivos para la movilidad sustentable, ya sea mediante sistema de créditos, actualización de estándares de emisiones de CO2 u objetivos de electrificación de flota vehicular. En lo que respecta a Latinoamérica y el Caribe, según el “Informe MOVE 2018 sobre Movilidad Eléctrica” de ONU Medio Ambiente, se estima que el sector transporte es responsable de un 19% de las emisiones de CO2 en la región. Se han logrado numerosos progresos en el establecimiento de incentivos y políticas nacionales para la promoción de la movilidad sustentable, por citar algunos ejemplos; en 2018 Colombia superó el record regional con más de mil vehículos eléctricos vendidos, Chile ha planificado la incorporación masiva de buses eléctricos en el sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, y Bogotá y México ya cuentan con flotas de taxis eléctricos. Costa Rica aprobó la primera ley integral de promoción e incentivo al transporte eléctrico a finales de 2017, y Colombia sancionó la ley de promoción de uso de vehículos eléctricos en 2019. En nuestro país, según el Inventario de Gases de Efecto Invernadero (GEI), el subsector transporte representa un 15.5% de las emisiones de GEI del país, que representan 56.93 MtCO2eq, siendo el segundo subsector de mayor emisión. En comparación con el resto de la región, Argentina aún se encuentra en una fase bastante preliminar en lo que respecta a los mecanismos de promoción para la movilidad sustentable. Sin embargo, si cabe destacar que se han concretado en los últimos años los primeros pasos en lo que respecta al establecimiento de políticas públicas específicas para el sector.”*



*H. Cámara de Diputados*  
ENTRE RÍOS

A su vez, la Senadora Crexell, en los fundamentos de su iniciativa asegura que *“se torna esencial entender a la eficiencia energética como una transición que involucre no solo a las políticas públicas, sino a las empresas automotrices y a los conductores o usuarios de automóviles. Uno de los principales beneficios de los vehículos con tecnologías de energías alternativas es su eficiencia energética, lo que redundará en un menor consumo, costos de mantenimiento y contaminación sonora, como también en una disminución de los gases de efecto invernadero”*.

Un informe de la CEPAL señala que en 2018 se alcanzó el record de 4 millones de vehículos eléctricos a nivel global, sin considerar más de 420,000 buses eléctricos en circulación. En América Latina Colombia y México tienen el mayor número de vehículos eléctricos enchufables, y México cuenta con la mayor red de centros de carga. En setiembre 2018, se habían instalado más de 2,000 centros de carga. Varias ciudades están probando buses eléctricos articulados (Medellín, etc.).

El mencionado informe expresa que la mayoría de los países brindan incentivos fiscales y no fiscales para la movilidad eléctrica, y que los países más avanzados están desarrollando o ya tienen listas sus estrategias en este sentido.

Es menester considerar que nuestro país tiene un interesante potencial para la producción de vehículos eléctricos en el contexto latinoamericano; en efecto, junto a Brasil y México es un protagonista en la industria automovilística; y junto a Chile y Perú tienen las mayores reservas de litio. Si bien nuestra provincia no forma parte del sector industrial automotriz no vemos razones para renunciar a priori a recibir en el futuro inversiones tendientes a la fabricación de vehículos, repuestos y accesorios para la movilidad eléctrica. Para que ello ocurra se deben poner en marcha estrategias efectivas y permanentes en el tiempo en ese sentido, que incluso exceden lo dispuesto en la presente ley.

Por todo ello solicitamos el pronto y favorable tratamiento del presente proyecto de ley.