



PROYECTO DE LEY

Capítulo I - Objeto y Conceptos Generales

Artículo 1º.- La presente norma tiene por objeto establecer los lineamientos necesarios para propiciar la descarbonización del transporte en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de acuerdo a los derechos y obligaciones contenidos en el artículo 41 de la Constitución Nacional, los compromisos internacionales asumidos en materia de cambio climático y los artículos 26 y 27 de la Constitución de la Ciudad.

Artículo 2º.- A los efectos de la presente ley, se definen los siguientes conceptos:

- I. Colectivo: ómnibus para el transporte urbano de pasajeros del servicio público con un máximo de treinta (30) asientos, excluido el del conductor;
- II. Vehículo eléctrico: todo vehículo propulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos;
- III. Vehículo a hidrógeno: todo vehículo propulsado por un motor eléctrico y, alternativamente o en forma conjunta, por un motor a celda de combustible;
- IV. Vehículo híbrido: todo vehículo propulsado por un motor eléctrico y, alternativamente o en forma conjunta, por un motor de combustión interna;
- V. Recarga eléctrica: suministro de energía eléctrica para la carga de baterías de vehículos eléctricos;
- VI. Estación de recarga eléctrica: instalación que suministra electricidad para la carga de baterías de vehículos eléctricos;
- VII. Gases de efecto invernadero: gases atmosféricos que absorben y emiten radiación dentro del rango infrarrojo. Causa fundamental del efecto invernadero;
- VIII. Motor de combustión interna: máquina que obtiene energía mecánica directamente de la energía química de un combustible fósil que arde dentro de la cámara de combustión.

Artículo 3º.- Los vehículos comprendidos en la presente Ley están obligados a cumplir la normativa de tránsito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Capítulo II - Autoridad de Aplicación

Artículo 4º.- Créase la Dirección General de Electromovilidad (DGE) en el ámbito de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Infraestructura o el organismo que en el futuro lo reemplace, la cual será Autoridad de Aplicación de la presente Ley. La DGE debe tener un abordaje interdisciplinario y contar en su conformación con especialistas y personal idóneo en la materia.

Artículo 5º.- Funciones. Son funciones de la Autoridad de Aplicación:

1. Formular y actualizar el Plan Estratégico de Electromovilidad, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 7º, promoviendo su difusión;
2. Diseñar y establecer un sistema de indicadores para evaluar la evolución del cumplimiento del Plan Estratégico de Electromovilidad, facilitando su adaptación, en caso de ser necesaria;
3. Impulsar la cooperación en investigación, desarrollo e innovación científica entre actores públicos y privados, a los efectos de promover la electromovilidad;
4. Promover la capacitación, educación e información de los efectos benéficos de la electromovilidad con respecto a la protección ambiental, la salud y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y otros gases contaminantes;



5. Elaborar la nómina de modelos de vehículos autorizados e informar cuáles son los estándares técnicos establecidos por la autoridad competente, ya sea nacional o internacional, habilitantes para su comercialización;
6. Fiscalizar el cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos por la autoridad competente, ya sea nacional o internacional, para la instalación y funcionamiento de las estaciones de recarga, tanto a nivel privado como en lugares públicos y semipúblicos;
7. Fiscalizar el cumplimiento de los requisitos de seguridad establecidos por la autoridad competente, ya sea nacional o internacional, que deben verificar los vehículos alcanzados por la presente;
8. Establecer el protocolo de actuación en caso de siniestros;
9. Promover la capacitación de los/as conductores/as del transporte público en materia de electromovilidad, vehículos eléctricos y conducción de los mismos;
10. Promover sistemas de movilidad compartida;
11. Arbitrar los medios necesarios para garantizar la disponibilidad de servicio técnico de reparación para la nómina de modelos de vehículos alcanzados por la presente ley, autorizados para su comercialización;
12. Elaborar e implementar un plan público de capacitación para el mantenimiento y reparación de los vehículos y componentes comprendidos en la presente ley;
13. Promover la coordinación y cooperación interjurisdiccional de políticas públicas en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), en el marco del Plan Estratégico de Electromovilidad;
14. Fiscalizar el cumplimiento de la presente ley;
15. Promover la creación de toda otra política pública que vaya en el sentido de los objetivos de la presente ley.

Capítulo III - Plan Estratégico de Electromovilidad

Artículo 6º.- La Autoridad de Aplicación debe elaborar un Plan Estratégico de Electromovilidad (PEE), el cual diseñará las políticas públicas a implementar para promover y desarrollar la electromovilidad en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El PPE debe revisarse y actualizarse regularmente, y será de acceso público.

Artículo 7º.- Son objetivos del Plan Estratégico de Electromovilidad:

1. Observar y dar cumplimiento a las contribuciones presentadas en el marco del Acuerdo de París sobre Cambio Climático.
2. Garantizar la participación de los actores y sectores involucrados en la materia.
3. Establecer las metas de recambio y modernización del parque automotor convencional.
4. Planificar la Red de Recarga Eléctrica geográficamente eficiente, con el objetivo de garantizar el desplazamiento autónomo de vehículos eléctricos en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
5. Promover la creación de estaciones de carga eléctrica en estacionamientos públicos, privados y/o concesionados.
6. Formular políticas de impulso, promoción y fomento para el uso, fabricación, compra y venta de vehículos eléctricos y sus autopartes, de origen nacional.
7. Adoptar un sistema de etiquetado con información sobre la eficiencia energética de los vehículos que se comercializan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, previendo su actualización en caso de corresponder.
8. Proponer incentivos para el cumplimiento de los objetivos.
9. Planificar y coordinar en forma interjurisdiccional las políticas del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), en el marco de la Agencia de Transporte Metropolitano.



Capítulo IV - De la Electromovilidad en el Transporte Público y la Flota Oficial del GCABA

Artículo 8°.- A partir del 31 de Diciembre del 2032, al menos el cincuenta por ciento (50%) de los colectivos cero kilómetro que se incorporen a las flotas vehiculares de las líneas urbanas subvencionadas que circulen exclusivamente en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, deberán estar conformadas por vehículos eléctricos, vehículos a hidrógeno y/o vehículos híbridos.

Artículo 9°.- A partir del 31 de Diciembre de 2032, el Estado de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, entendiéndose por éste los tres poderes que lo constituyen, sus organismos descentralizados o autárquicos, los entes públicos no estatales, las empresas del Estado y las empresas privadas concesionarias de servicios públicos, empresas prestadoras o contratistas de bienes y servicios, dará prioridad en la adquisición de vehículos cero kilómetro para la renovación de la flota afectada al uso oficial a vehículos eléctricos, a hidrógeno y/o híbridos, tanto en procesos licitatorios como en contrataciones directas. Asimismo, priorizará la adquisición de vehículos de fabricación nacional que revistan las características antes especificadas.

Artículo 10°.- El Estado de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, propiciará la creación de líneas de crédito a tasas blandas y/o beneficios fiscales especiales para la renovación de la flota de taxis que circulan en la Ciudad de Buenos Aires hacia vehículos eléctricos.

Capítulo V - De la Electromovilidad en el Transporte Privado

Artículo 11°.- El Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través de los organismos correspondientes, desarrollará líneas de créditos con tasa subvencionada y a largo plazo para la adquisición de vehículos eléctricos de fabricación nacional, así como para la adquisición de bienes de capital destinados a la construcción y operación de las estaciones de recarga eléctrica.

Artículo 12°.- Establécese la exención del Impuesto sobre los Ingresos Brutos para las operaciones de compraventa de vehículos eléctricos de fabricación nacional, sus autopartes y repuestos.

Artículo 13°.- Establécese la exención en el pago de tarifa por estacionamiento público para vehículos eléctricos de fabricación nacional patentados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 14°.- Establécese la exención en el pago de peajes para vehículos eléctricos de fabricación nacional patentados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 15°.- Comuníquese, etc.



FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

El presente proyecto busca brindar un marco normativo que establezca los lineamientos necesarios para propiciar la descarbonización del transporte en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En el año 2010 circulaban sólo 17 mil autos eléctricos en todo el mundo y solo cinco países contaban con más de mil vehículos de este tipo: China, Japón, Noruega, Reino Unido y EE.UU. Sin embargo, conforme pasaron los años las ventas anuales de automóviles eléctricos a nivel global pasaron de 130 mil unidades en 2012 a más de 6,5 millones en 2021 (IEA, 2022). La electrificación del transporte se está dando en múltiples modos como ser: autos particulares, taxis, car-sharing, flotas municipales, colectivos urbanos, vehículos de 2 y 3 ruedas (particularmente en Asia), así como también, y de manera creciente, en los segmentos comerciales y de carga.

Muchos gobiernos han implementado una amplia gama de políticas para la naciente industria de vehículos eléctricos (EVs), las cuales buscan facilitar la adquisición de EVs y promover la instalación de infraestructura de carga. Avances tecnológicos y desarrollo del mercado de EVs actúan de manera sinérgica con los objetivos de estas políticas gubernamentales, acelerando la adopción de EVs.

El foco inicial de las políticas públicas apuntó a la morigeración de los altos costos para la adquisición de EVs frente a los vehículos convencionales. También a la disponibilidad de infraestructura de carga y a la difusión de todo tipo de información sobre electromovilidad destinada a los usuarios. Incentivos a la compra de EVs y medidas de apoyo tales como la instalación de estaciones de carga de acceso público y programas oficiales para el equipamiento de flotas de vehículos estatales, han sido claves para superar estas barreras durante la fase inicial.

Con respecto al apoyo en la adquisición de EVs, la carga fiscal diferenciada en base a la performance ambiental, existente en una significativa cantidad de países, ha logrado una paridad en los costos de mantenimiento con respecto a los vehículos convencionales. Sin embargo, en años recientes muchas políticas públicas han virado hacia regulaciones a más largo plazo. Estas medidas incluyen regulaciones mandatorias como Vehículos de Emisión Cero en California y otros estados de EE.UU. así como la regulación para Vehículos de Nuevas Energías en China. Estas iniciativas tienen fechas límites de entrada en vigencia como 2015, 2030 y/o 2040. Asimismo, medidas restrictivas con respecto al uso de combustibles fósiles y la emisión de gases de efecto invernadero en la Unión Europea representan un fuerte impulso para la electrificación de vehículos. Las políticas implementadas en China, EE.UU. y la Unión Europea abarcan el 60% del mercado global automotor. Adicionalmente, 17 países han anunciado un objetivo de 100% para Vehículos de Emisión Cero o la prohibición lisa y llana de vehículos con motores de combustión interna para el año 2050. Análogamente, muchas ciudades alrededor del mundo ya han anunciado, o planean, la implementación de zonas de emisión cero o prohibición de vehículos con motores de combustión interna, lo cual a su vez impulsará la decisión de compra de EVs más allá de esos límites urbanos.



Más allá de la incertidumbre por posibles rebrotes, la evolución de los futuros patrones de movilidad difiere de lo proyectado antes de la pandemia. Por ejemplo, la experiencia del abrupto descenso en los niveles de contaminación ambiental en áreas urbanas como resultado de la implementación de medidas de aislamiento social y el subsiguiente parate casi total del tráfico automotor, pueden derivar en cambios en las políticas urbanas y los patrones de movilidad. Para muchas compañías y sus empleados, las medidas de aislamiento social demostraron la factibilidad técnica así como la eficiencia y el potencial ahorro de costos del teletrabajo, lo cual reduce la necesidad de desplazamiento diario de trabajadores, aliviando parcialmente al transporte público de pasajeros. En tanto que los indicadores en ciertas ciudades sugieren una recuperación más rápida del uso de vehículos particulares sobre el transporte público, en parte a causa de las restricciones en el uso del mismo así como del temor a la falta de distanciamiento social en el transporte colectivo, lo cual puede impulsar la compra de vehículos particulares para trasladarse a los lugares de trabajo. Esto conlleva no solo el riesgo de congestión del tráfico urbano sino también de mayores incrementos en los niveles de polución ambiental y emisión de gases de efecto invernadero. Por lo tanto, las respuestas gubernamentales en la post-pandemia son clave en la evolución de los futuros patrones de movilidad de manera tal de aprovechar la oportunidad de efectuar cambios ambientalmente sustentables en el transporte urbano.

Medidas necesarias en el contexto del escenario “optimista”:

- Acelerado apoyo a cambios de modo como peatonalización, micromovilidad y transporte público, basándose en la necesidad de buscar alternativas a la utilización de vehículos particulares en el ámbito urbano. Ciudades en todo el mundo continúan reconvirtiendo el espacio vial para vehículos particulares en zonas peatonales, bicisendas y carriles exclusivos para el transporte público.
- Crecientes medidas de apoyo a nivel municipal de motorizaciones silenciosas y con baja emisión de gases contaminantes, incluyendo cargos por congestión así como zonas de baja emisión y emisión cero, los cuales se hacen más comunes mientras que más ciudades adoptan medidas favorables a vehículos eléctricos luego de experimentar “aire más limpio y cielos más brillantes” durante la fase de aislamiento social de la pandemia.
- Apoyo estatal para la recuperación económica que priorice tecnologías alternativas tales como la industria de vehículos eléctricos. Es fundamental que los gobiernos a nivel nacional y sub-nacional hagan propicia la oportunidad para implementar medidas y políticas (incluyendo apoyo financiero y fiscal tanto a la industria como a consumidores) que prioricen tecnologías alternativas y de baja emisión para el transporte.

Por el contrario, en un escenario “pesimista” la caída en la utilización del transporte público conlleva menores ingresos y menor prestación de servicios en este modo de transporte lo que se traduce en un espiral descendente que lleva a una mayor utilización de vehículos particulares. Paralelamente, los gobiernos no implementan medidas de apoyo para la utilización de vehículos eléctricos y los consumidores se vuelcan a opciones más económicas pero más contaminantes lo que incrementa en, al menos, 15% la emisión de gases de efecto invernadero.

Las ciudades suelen estar a la vanguardia en la electrificación del transporte donde los esfuerzos habitualmente se enfocan en los autobuses eléctricos, los cuales se están volviendo cada vez más comunes para reducir la emisión de gases de efecto invernadero y otros gases contaminantes en las grandes urbes.

Los autobuses eléctricos tienen la autonomía requerida para operar en la mayoría de los sistemas de tránsito público, y muchas ciudades ya han demostrado que los obstáculos relativos a la actualización de la red de distribución eléctrica y las estaciones de recarga pueden ser manejados efectivamente. Paralelamente, la caída en los costos de baterías ha llevado a los autobuses eléctricos a una paridad de costos respecto a los autobuses tradicionales; en muchos casos inclusive representan la opción más económica en términos de costos totales. A pesar de eso, las tendencias



más fuertes para la electrificación del autotransporte público se han concentrado en pocos países mientras otros han realizado pequeñas experiencias piloto.

Cada sistema de tránsito público es único y la implementación de autobuses eléctricos enfrenta desafíos específicos de acuerdo al contexto relativo de la extensión de la red de transporte público, cantidad de pasajeros transportados, grado de privatización y disponibilidad de recursos además de los ingresos por pasaje.

Un caso de éxito es la ciudad china de Shenzhen, en la cual, se introdujeron los primeros 127 autobuses eléctricos. En 2019, Shenzhen se convirtió en una de las primeras ciudades del mundo en electrificar el 100% de su flota de 16.359 autobuses, distribuidos entre tres operadores (Shenzhen Bus Group, Shenzhen Eastern Bus Company y Shenzhen Western Bus Company), los cuales transportan al 42% de los pasajeros de esa ciudad de más de 12 millones de habitantes (los autobuses se cargan durante la noche en las terminales, contando con más de 1.700 estaciones de recarga de 150 y 180 KW en 104 terminales, para las cuales el gobierno de Shenzhen otorga un subsidio de US\$85 por KW de capacidad instalada).

En Shenzhen se utilizó una combinación de instrumentos a lo largo de los años para impulsar la implementación de autobuses eléctricos. La electrificación mandatoria de la flota de la ciudad fue acompañada por un programa de compras subsidiado con fondos tanto nacionales como municipales. Asimismo, el gobierno municipal implementó por separado un programa para fomentar la instalación de estaciones de recarga. Para la principal operadora de autotransporte público en esa ciudad, Shenzhen Bus Group, este programa también implicó la compra directa al fabricante chino de autobuses BYD, el cual además de proveer el 80% de los autobuses eléctricos de Shenzhen es responsable por el mantenimiento vehicular de los mismos y ofrece una garantía extendida de ocho años. Esta asociación ha sido particularmente efectiva dada la cantidad de autobuses de Shenzhen Bus Group que han completado su ciclo de vida útil y deben ser reemplazados.

Con respecto a Latinoamérica, a diferencia de China, India, Europa y América del Norte, la transición hacia la electromovilidad es todavía muy incipiente. En 2021 se vendieron en total 13.898 automóviles eléctricos a batería (BEV) e híbridos enchufables (PHEV), casi el doble de los vendidos en 2020 (6921 unidades) siendo en la región, México (4632) y Colombia (3008) quienes lideraron las ventas (ANDEMOS, 2022); muy por detrás se sitúa Argentina, con solo 62 unidades vendidas en 2014. La penetración de estos vehículos se basa casi exclusivamente en las importaciones facilitadas por la reducción de aranceles y exenciones impositivas para la compra (Dulcich, Otero y Canzian, 2019).



Asimismo, es importante destacar que el presente proyecto se encuadra en el Plan Nacional de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático de nuestro país, que plantea la movilidad sostenible como una política climática fundamental, entendiendo que los principales actores del sector del transporte, tanto públicos como privados, se encuentran comprometidos con la implementación de medidas concretas dirigidas tanto a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que genera la actividad como a adaptar su infraestructura y operación, procurando asegurar el movimiento de mercancías y personas, aún en los peores escenarios climáticos. Entre las primeras líneas de acción en este sentido, se encuentran la adaptación de la infraestructura y la operación del transporte al cambio climático, y el desarrollo de la movilidad sostenible a nivel urbano, ambas cuestiones abordadas en esta iniciativa legislativa.

La sanción de legislación que propicie la paulatina descarbonización de la Ciudad de Buenos Aires, contribuirá a una transición más favorable.

Por todo lo expuesto, solicito la aprobación del presente proyecto.

Firmado digitalmente por Juan Manuel Valdes
Fecha:01 03 2025 11:12:31
Legislador
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires