



0075

OFICIO No. PAN-ECG-2019-

# Trámite **360581**  
 Código validación **1UEIKQZWMX**  
 Tipo de documento **MEMORANDO INTERNO**  
 Fecha recepción **09-abr-2019 12:27**  
 Numeración documento **pan-ecg-2019-0075**  
 Fecha pñdo **09-abr-2019**  
 Remitente **CABEZAS GUERRERO ELIZABETH ENRIQUETA-**  
 Función remitente **PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL**  
 Revisa el estado de su trámite en:  
<http://tramites.asamblanacional.gob.ec/gob/estadoTramite.jsf>

Quito, DM, 9 DE ABRIL DE 2019

Doctora  
 Viviana Bonilla Salcedo  
**PRIMERA VICEPRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL**  
 Presente.-

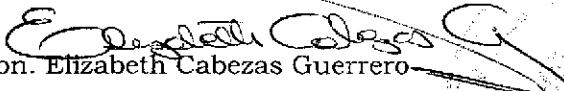
Oficio: 1 FQA  
 Anexo: 33 FS

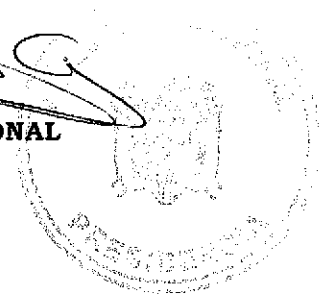
Señora Primera Vicepresidenta:

Amparada en las facultades que, como asambleísta me confieren los artículos 134 numeral 1 y 136 de la Constitución de la República del Ecuador, cuyos preceptos guardan relación con los artículos 54 numeral 1 y, 56 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, me permito remitir el **“Proyecto de Ley de Fomento a la Movilidad Sostenible y Desarrollo de la Electromovilidad”**.


Mucho agradeceré dar al proyecto que acompaño, el trámite correspondiente.

Atentamente,

  
 Econ. Elizabeth Cabezas Guerrero  
**PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL**



# Proyecto de Ley de Fomento a la Movilidad Sostenible y Desarrollo de la Electromovilidad



## ASAMBLEA NACIONAL

### PROYECTO DE LEY DE FOMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y DESARROLLO DE LA ELECTROMOVILIDAD

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Ecuador se encuentra atravesando una profunda crisis en Seguridad Vial y Movilidad. En el año 2017, conforme con información de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), se produjeron 28.967 siniestros de tránsito, con el lamentable balance de 22.018 heridos y **2.153 muertos**.

En el primer semestre del 2018, según estadísticas de la misma Agencia Nacional de Tránsito, la tasa de fallecidos en relación con el número de siniestros ha aumentado, respecto al mismo período de los años 2014, 2015, 2016 y 2017. Se calcula que en atención de siniestros de tránsito el Estado gasta 800 millones de dólares anuales.

Sin embargo, lo más grave de esta problemática es que en los siniestros de tránsito las más afectadas son las personas de bajos recursos económicos, dejando a familias enteras en verdaderas situaciones de dolor y sufrimiento.

Por otra parte, las emisiones de CO<sub>2</sub>e *per cápita* de los ecuatorianos casi se han duplicado en los últimos quince años, pasando de 1,64 a 2,76 CO<sub>2</sub>e, lo que significa que se ha deteriorado la calidad del aire que respiramos los ecuatorianos, con incidencias fatales en la salud humana.

Ecuador es suscriptor de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y del Acuerdo de París; y la perspectiva mundial está orientada en desarrollar actividades y programas de protección del ecosistema. Es así, que los vehículos y sistemas de movilidad a nivel mundial, se encuentran experimentando una profunda RECONVERSIÓN TECNOLÓGICA, tendiente a garantizar además del tránsito y la seguridad vial, que los vehículos y sistemas de transporte también se vuelvan SOSTENIBLES para la economía social y calidad de vida de generación en generación, respecto de su consumo de RECURSOS materiales y energéticos y contaminación por RESIDUOS sólidos, líquidos y gaseosos, a lo largo de su ciclo de vida.

Los vehículos convencionales y sistemas asociados han tenido un impacto relativamente POSITIVO durante el siglo pasado, sin embargo, han sido perjudiciales para la economía social de largo plazo, al agotar recursos y generar contaminación, la cual ha afectado la calidad del ambiente como de la salud ciudadana.

Las actuales tasas de crecimiento de este tipo de vehículos, recursos consumidos y residuos generados han rebasado local e internacionalmente múltiples puntos de inflexión que se han vuelto INSOSTENIBLES, tanto para el tránsito como para la economía material y energética, no solo de las generaciones futuras sino de las

actuales. Anualmente se requieren millonarios SUBSIDIOS y generan anualmente millonarias EXTERNALIDADES o daños posteriores, los cuales suman un COSTO NETO MAYOR que sus beneficios para la economía social, e incluso con costos anuales varias veces superiores, al de un plan de reemplazo por sistemas con +80% de tecnologías SOSTENIBLES de padres a hijos.

Entre estos nuevos paradigmas tecnológicos resulta de importancia estratégica la migración hacia SISTEMAS ALTERNATIVOS de movilidad y VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, tanto activos como pasivos, con utilización de ENERGÍAS RENOVABLES y ECONOMÍA CIRCULAR DE MATERIALES a lo largo de su ciclo de vida, para garantizar su sustentabilidad MATERIAL, ENERGÉTICA y ECONÓMICA, a través del TIEMPO.

Desde hace más de veinte años se viene produciendo en estos temas una EVOLUCIÓN NORMATIVA en el mundo, incluso en el país, la Carta Magna del Estado legisla en este sentido y como tal, se requiere una aplicación inmediata que justifique el cumplimiento de las disposiciones mandatorias anteriormente citadas al inicio de esta exposición.

Desde otra perspectiva de análisis económico, en lo referente a los COSTOS DE CAMBIAR *versus* NO CAMBIAR, según el Informe Stern: "La Economía del Cambio Climático" (aceptado por la ONU); expresa que evitar el Cambio Climático implicaría una inversión en reemplazo tecnológico de aproximadamente 02% PIB de las naciones del mundo durante unas pocas décadas; pero no realizar este reemplazo implicaría una caída progresiva promedio de aproximadamente el 20% del PIB antes de finalizar el siglo, de forma estructural y permanente, incluso mayor en países con economías dependientes de las condiciones climáticas (como Ecuador por su producción agropecuaria) que podrían caer significativamente por cambios extremos que afectan severamente a las tierras fértiles.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la **CONTAMINACIÓN DEL AIRE AMBIENTE** provocó 4.2 MILLONES de muertos en 2016; y si bien los vehículos de transporte no son la única fuente de esta contaminación, constituyen una de las principales (en especial las partículas de carbón del gasoil, en las grandes ciudades de países subdesarrollados). Para realizar una comparación, las muertes por violencia interpersonal (la llamada "inseguridad") llega "solo" a 1,6 millones muertos/año (2,6 veces menos) y los siniestros de tránsito 1,25 millones muertos/año (3,4 veces menos).

Además de las emisiones de CO<sub>2</sub> no-tóxicas, con impacto global futuro y producidas por muchos países, el utilizar combustibles fósiles produce también EMISIONES TÓXICAS, como el llamado MATERIAL PARTICULADO o carbonilla de hidrocarburos, más los óxidos que derivan en ácidos de AZUFRE y NITRÓGENO, cuyas emisiones locales y actuales tienen impacto negativo sobre la salud y economía, dado que en las ciudades grandes del Ecuador sus concentraciones superan varias veces los límites que la Organización Mundial de la Salud (OMS) considera tolerables; por lo que estarían produciendo cientos de muertos anuales y

miles de casos de enfermedad, con millones de dólares en costos para el Estado. Todo esto podría evitarse en gran medida con un plan de reemplazo progresivo del transporte público diésel por eléctrico como el promovido por esta Ley, y a un costo anual inferior a los subsidios que consumen los buses diésel y a los costos por daños a la salud, que producen.

La Agencia Internacional de Energía Renovable (IRENA, por sus siglas en inglés), ha realizado un estudio sobre el costo real de los combustibles fósiles, incluyendo sus externalidades o subsidios previos y costos posteriores por contaminación y cambio climático, arribando a la conclusión que mantenerlos le cuesta a la economía social 15 veces más que reemplazarlos por energías renovables.

La misma IRENA ha realizado un estudio sobre el crecimiento e impacto positivo sobre la matriz energética de los vehículos eléctricos y encontró que el stock de estos autos a nivel global crecerá más rápido de lo esperado y puede alcanzar hacia 2030 aproximadamente un 15% del total; los que podrían ser alimentados por energías renovables con solo agregar/reemplazar un 01,5% de la actual electricidad fósil e integrarlas positivamente a los sistemas eléctricos locales en Redes Inteligentes, con carga bidireccional entre el vehículo y el hogar o la red, sinérgica con la generación y acumulación distribuidas de energía, siendo este sistema parte del concepto de Ciudades Inteligentes (Smart Cities).

El Programa de la ONU para el Medio Ambiente, en su informe "Actual aceleración de la movilidad eléctrica, para reposicionarse internacionalmente, sobre la base de la promoción de los nuevos vehículos, la disponibilidad de redes de recarga y aplicando normas de emisiones y eficiencia energética más estrictas sobre los vehículos convencionales (gasolina, diésel, GNC), en lugar de profundizar su retraso tecnológico y de calidad de vida, ligado al inminente abandono de estas industrias con impacto neto deteriorante de la economía social de pares Movilidad Eléctrica: Oportunidades para Latinoamérica", plantea que existen posibilidades para países de la región, de alcanzar un liderazgo mediante acción política decidida, público-privada.

Conforme con estudios realizados por ONU Medio Ambiente y FIA Región IV, si el transporte público de la ciudad de Quito logra su reconversión para el año 2030, a transporte eléctrico, se evitarían 716 muertes asociadas a la calidad de aire; se dejaría de gastar USD 426 millones en combustibles y se reducirían 9,3 millones tCO<sub>2</sub>e.

La Reunión de Alcaldes Latinoamericanos de 2015 se comprometió a incorporar más de 100.000 BUSES eléctricos en las 23 ciudades signatarias del compromiso, incluida la ciudad de Quito.

A la mencionada insostenibilidad de los combustibles fósiles, se suma la INEFICIENCIA ENERGÉTICA y por lo tanto económica de los vehículos con motores de combustión interna respecto de los vehículos ELÉCTRICOS y ALTERNATIVOS como los promovidos por esta Ley.

Adicionalmente, es preciso anotar que Ecuador dispone de una potencia o capacidad de generación eléctrica instalada de 7.146 megavatios (MW). La demanda máxima, que se cubre con la operación de las centrales eléctricas, es de 3.692,2 MW hasta octubre del 2017. Es decir, un **48% de la potencia disponible** (3.453,8 MW) no es aprovechada a pesar de contar con la infraestructura necesaria.

A la par, la reconversión permitirá un decrecimiento en la utilización de combustibles fósiles, lo cual implicará una reducción de subsidios estatales con un ahorro creciente en el Presupuesto General del Estado.

Además de la insostenibilidad energética de los vehículos convencionales, de similar importancia y sinérgica solución es la **INSOSTENIBILIDAD MATERIAL** de generación en generación, que tiene la convencional **ECONOMÍA LINEAL** de fabricación, utilización y disposición final de vehículos, en procesos llamados de la cuna a la tumba; respecto de la nueva **ECONOMÍA CIRCULAR** de materiales, desde el diseño hasta la disposición y/o tratamiento, reuso, reciclado natural o artificial de componentes, etc.; en ciclos llamados "de la cuna a la cuna"; con sinérgica eficiencia y ahorro material, energético y económico para el país, las empresas y los usuarios, como lo promovido por esta Ley.

En este sentido especial atención merecen recursos como las tierras raras, el cobalto y otros materiales escasos o componentes **ESTRATÉGICOS** para las baterías de **LITIO**; para promover que desde el diseño de las piezas se contemple y facilite su reciclado, reuso, etc. o adecuada disposición final.

Por otro lado, al ritmo actual de crecimiento, el parque automotor se duplicará en no mucho más de 20 años, avanzando hacia una **CONGESTIÓN INSOSTENIBLE** si continuamos transportándonos como hasta ahora; mientras que si se promueven además del transporte público convencional, los nuevos **FORMATOS** y **CATEGORÍAS** de movilidad individual y las nuevas **MODALIDADES** de transporte como el auto compartido, etc.; se pueden conformar sistemas de movilidad más eficientes respecto a la ocupación de la vía pública y congestión, además de sinérgicamente más eficientes, respecto a materiales y energías, tal cual lo promueve esta Ley.

De acuerdo con estudios de la consultora **INRIX**, en las horas pico en la ciudad de Guayaquil se tienen 31 horas de pare por congestión vehicular, es decir, si se conduce 45 minutos durante las horas pico, el 26% de ese tiempo, el conductor pasa detenido en un atasco.

La reconversión además presenta una **VENTANA DE OPORTUNIDAD** durante los próximos 10 o 20 años para que la Industria Nacional logre posicionarse en el nuevo escenario tecnológico y productivo de la movilidad futura.

Bajo estas perspectivas, Ecuador tiene posibilidades de mejorar el porcentaje de **COMPONENTES NACIONALES** en vehículos eléctricos respecto a los actuales a

combustible fósil, así como aumentar la PRODUCCIÓN y EXPORTACIÓN, en especial de nuevos componentes y categorías vehiculares; así como participar en la reconversión eléctrica de la industria automotriz en la región, con un adecuado marco LEGAL, METAS claras en el tiempo e INCENTIVOS suficientes.

Se amplía así las posibilidades de desarrollo local, entendido como mejora de la economía social y calidad de vida de generación en generación; para poder implementar el mandato constitucional del desarrollo sostenible en el sector de la movilidad; aprovechando la oportunidad histórica de la reconversión tecnológica que está experimentando el mercado vehicular internacional, para que al terminar este proceso la INDUSTRIA NACIONAL del sector se encuentre MEJOR POSICIONADA ante la NUEVA MOVILIDAD, de lo que usualmente ha estado frente al paradigma fósil, que desaparecerá según ya anunciaron grandes automotrices y varios países, que dejarán de circular en los alrededores del 2050, incluso para algunos mucho antes, aún mediante leyes.

Para ello es menester un marco legal que establezca una política de Estado durante un período adecuadamente AMPLIO; con incentivos SUFICIENTES y metas CLARAS de corto, mediano y largo plazo, fijadas POR LEY y de público conocimiento para que productores y consumidores sepan hacia dónde DIRIGIR SUS INVERSIONES, hasta alcanzar la masa crítica suficiente para que la reconversión termine por sí sola.

Por otro lado, los artículos 14 y 15 de la Constitución de la República de Ecuador expresan lo siguiente: Artículo 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se declara de interés público la preservación del ambiente (...) la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados. Artículo 15.- El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto.

Como se puede notar claramente, la Ley Suprema del Estado, califica de interés público la preservación del ambiente y justamente uno de los intereses esenciales del presente Proyecto de Ley, es la defensa del medio ambiente, constituido en un Derecho Ciudadano.

Para su debida eficacia jurídica e implementación, el presente Proyecto también se concreta en reformas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.



**ASAMBLEA NACIONAL  
EL PLENO**

**CONSIDERANDO**

Que el artículo 1 de la Constitución de la República del Ecuador determina que Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada. La soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, y se ejerce a través de los órganos del poder público y de las formas de participación directa previstas en la Constitución. Los recursos naturales no renovables del territorio del Estado pertenecen a su patrimonio inalienable, irrenunciable e imprescriptible;

Que la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 14, reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados;


Que el primer inciso del artículo 15 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto. La soberanía energética no se alcanzará en detrimento de la soberanía alimentaria, ni afectará el derecho al agua;

Que el numeral 27 del artículo 66 de la Constitución de la República del Ecuador determina el derecho a vivir en un ambiente sano, ecológicamente equilibrado, libre de contaminación y en armonía con la naturaleza;

Que el numeral 6 del artículo 83 de la Constitución de la República del Ecuador establece el respeto a los derechos de la naturaleza, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional, sustentable y sostenible;

Que el numeral 1 del artículo 385 de la Constitución de la República del Ecuador determina que el sistema nacional de ciencia, tecnología, innovación y saberes ancestrales, en el marco del respeto al ambiente, la naturaleza, la vida, las culturas y la soberanía, tendrá como finalidad generar, adaptar y difundir conocimientos científicos y tecnológicos. Desarrollar tecnologías e innovaciones que impulsen la producción nacional, eleven la eficiencia y productividad, mejoren la calidad de vida y contribuyan a la realización del buen vivir;

Que la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 386, establece que el sistema comprenderá programas, políticas, recursos, acciones, e incorporará a instituciones del Estado, universidades y escuelas politécnicas, institutos de



investigación públicos y particulares, empresas públicas y privadas, organismos no gubernamentales y personas naturales o jurídicas, en tanto realizan actividades de investigación, desarrollo tecnológico, innovación y aquellas ligadas a los saberes ancestrales. El Estado, a través del organismo competente, coordinará el sistema, establecerá los objetivos y políticas, de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo, con la participación de los actores que lo conforman;

Que el artículo 387 de la Constitución de la República del Ecuador determina que será responsabilidad del Estado: 1. Facilitar e impulsar la incorporación a la sociedad del conocimiento para alcanzar los objetivos del régimen de desarrollo. 2. Promover la generación y producción de conocimiento, fomentar la investigación científica y tecnológica, y potenciar los saberes ancestrales, para así contribuir a la realización del buen vivir, al *sumak kawsay*;

Que la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 388, establece que el Estado destinará los recursos necesarios para la investigación científica, el desarrollo tecnológico, la innovación, la formación científica, la recuperación y desarrollo de saberes ancestrales y la difusión del conocimiento. Un porcentaje de estos recursos se destinará a financiar proyectos mediante fondos concursables. Las organizaciones que reciban fondos públicos estarán sujetas a la rendición de cuentas y al control estatal respectivo;

Que el artículo 413 de la Constitución de la República del Ecuador determina que el Estado promoverá la eficiencia energética, el desarrollo y uso de prácticas y tecnologías ambientalmente limpias y sanas, así como de energías renovables, diversificadas, de bajo impacto y que no pongan en riesgo la soberanía alimentaria, el equilibrio ecológico de los ecosistemas ni el derecho al agua;

Que la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 414, establece que el Estado adoptará medidas adecuadas y transversales para la mitigación del cambio climático, mediante la limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero, de la deforestación y de la contaminación atmosférica; tomará medidas para la conservación de los bosques y la vegetación, y protegerá a la población en riesgo;

Que el artículo 415 de la Constitución de la República del Ecuador determina que el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes. Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías;

Que en el artículo 3 del Decreto Ejecutivo No. 371 del 19 de abril del 2018, el Presidente Constitucional de la República del Ecuador, declaró como política pública del Gobierno Nacional la adopción de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible;

Que el Objetivo 7 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible - Agenda 2030, garantiza el acceso a una energía asequible, segura, sostenible, moderna para todos; y los numerales 7.2 y 7.3 del mismo objetivo disponen de aquí al 2030, aumentar considerablemente la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas; y de aquí al 2030, duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética;

Que el Objetivo 5, de la Política 5.7 del Plan Nacional de Desarrollo garantiza el suministro energético con calidad, oportunidad, continuidad y seguridad, con una matriz energética diversificada, eficiente, sostenible y soberana como eje de la transformación productiva y social;

Que el numeral 9, del artículo 12 de la Ley Orgánica del Servicio Público de Energía Eléctrica, en las atribuciones y deberes del Ministerio de Energía y Recursos No Renovables, en materia eléctrica, energía renovable y eficiencia energética, determina que se debe impulsar la investigación científica y tecnológica en materia de electricidad, energía renovable y eficiencia energética;

Que el artículo 74 de la Ley Orgánica del Servicio Público de Energía Eléctrica establece que la eficiencia energética tendrá como objetivo general la obtención de un mismo servicio o producto con el menor consumo de energía;

Que la Ley Orgánica del Servicio Público de Energía Eléctrica en su artículo 75 determina que las políticas y normas que se adopten por parte del Ministerio de Energía y Recursos No Renovables, para el cumplimiento de los objetivos establecidos en esta materia, procurarán una mayor eficiencia en el aprovechamiento de las fuentes de energía y en el uso de la energía eléctrica por parte de los consumidores o usuarios finales. Dichas políticas deberán estar en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo;

Que el artículo 76 de la Ley Orgánica del Servicio Público de Energía Eléctrica determina que el Estado a través del Ministerio de Energía y Recursos No Renovables, promoverá la eficiencia energética mediante incentivos o castigos, que se definirán en el reglamento general de esta Ley, y las regulaciones correspondientes; y,

Que es necesario que el Estado adopte medidas eficaces para el desarrollo de la Movilidad Sostenible y el fomento de la Electromovilidad en el Ecuador.

En ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 120 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador, expide la siguiente:

## **LEY DE FOMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y DESARROLLO DE LA ELECTROMOVILIDAD**

### **TÍTULO I**

## DISPOSICIONES GENERALES

### CAPÍTULO PRIMERO

#### OBJETO, ALCANCE, INTERÉS

**Artículo 1.-Objeto.** Establecer un marco legal, económico y de difusión pública, que promueva progresivamente sistemas de movilidad sostenible, utilización de vehículos eléctricos y otras alternativas de movilidad en todo el territorio nacional, tendientes a generar un impacto positivo o al menos sostenible, que incluya externalidades, sobre la economía social y calidad de vida de los ciudadanos a través del tiempo. 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.

**Artículo 2.- Alcance.** La presente Ley contempla los siguientes ámbitos:

1. Vehículos eléctricos y otros alternativos a los que funcionan exclusivamente con motor de combustión interna alimentado por combustibles fósiles. En particular, los que además utilicen energías renovables y economía circular de materiales desde su fabricación. Esto incluye todas las categorías vehiculares, sea que circulen por la vía pública como fuera de ella, como también aquellos pequeños vehículos eléctricos que, por su baja velocidad, potencia u otras características hayan sido exceptuados del tratamiento como vehículo motorizado; así como otros que atendiendo a la evolución tecnológica pueda agregar la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS).
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 el inciso anterior, que determine oportunamente la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS).
3. La infraestructura de carga de los vehículos mencionados en los numerales anteriores, 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 numerales anteriores.
5. Los equipamientos, maquinarias 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 numeral de este artículo.

## **CAPÍTULO SEGUNDO PRINCIPIOS RECTORES Y DEFINICIONES GENERALES**

**Artículo 3.- Principios Rectores.** La interpretación y aplicación de la presente Ley de Fomento de Movilidad Sostenible y Desarrollo de la Electromovilidad, su reglamentación y toda otra norma a través de la cual se regulen las políticas vinculadas con la producción, utilización y reciclado o disposición final de vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas asociados mencionados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente Ley, estarán sujetas al cumplimiento de los Principios Rectores de la Política sobre Sistemas de Movilidad Sostenible y Vehículos Eléctricos que dictamine el Directorio de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS).

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

El ámbito de aplicación de estos principios abarca tanto la producción, utilización y tratamiento o disposición final de los vehículos y sistemas de movilidad sostenible, así como de sus componentes, materiales y fuentes de energía. La interpretación de la normativa que regula este ámbito y sus acciones consecuentes deberá ajustarse a estos principios y no podrá implicar sus vulneraciones.

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

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

#### **Principio 2: CONSTITUIR MOVILIDAD SOSTENIBLE**

En concordancia con la Constitución de la República del Ecuador y con el objeto de la presente norma, se considera que constituye movilidad sostenible, aquella que además de satisfacer las necesidades individuales de corto plazo, implique por diseño un impacto positivo o al menos sostenible incluyendo externalidades, sobre la economía social y calidad de vida a través del tiempo; en particular respecto de los materiales y energías que los vehículos, sus componentes y sistemas asociados consuman como recursos o emitan como residuos, desde su fabricación y a lo largo de todo su ciclo de vida.

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

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

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

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

### **Principio 5: INTERNALIZAR EXTERNALIDADES**

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

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

La Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico Ambiental establecen que el generador de efectos degradantes sobre el ambiente, actuales o futuros, es responsable de los costos de las acciones preventivas y correctivas de su recomposición; corresponde tanto a los titulares y/o usuarios de vehículos y sistemas de movilidad, así como a los responsables de la producción y disposición final de los mismos o de sus componentes; hacerse cargo, proporcionalmente, mediante los instrumentos económicos que establezca la normativa, de los costos correspondientes a la prevención y/o corrección de los daños al ambiente, la salud y la economía social que cada uno provoque.

### **Principio 7: PROGRESIVIDAD Y SEGURIDAD JURÍDICA**

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



## **Principio 8: INNOVACIÓN Y DIVERSIDAD PARA LA EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA**

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

## **Principio 9: 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, con la instalación, en su lugar, de alternativas sostenibles.

## **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, que faciliten la apropiación de lo nuevo y reduzcan la resistencia al cambio.

## **Principio 11: PREVENCIÓN**

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

## **Principio 12: PRECAUCIÓN**

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

## **Principio 13: COOPERACIÓN NACIONAL**

Se promoverá la cooperación entre Gobiernos Autónomos Descentralizados en planes nacionales y mecanismos de coordinación de sus políticas sobre

vehículos y movilidad sostenible, así como respecto de su infraestructura de carga.

#### **Principio 14: 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 y se promoverá similar nivel de responsabilidad por terceros países en los ámbitos que corresponda para proteger la economía y calidad de vida de las y los ciudadanos actuales o futuros de esta nación.

#### **Principio 15: SEGURIDAD**

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

**Artículo 4.- Definiciones.** A fin de facilitar la interpretación e implementación de la presente Ley y las correlacionadas, de remover obstáculos para vehículos y sistemas de movilidad alternativos a los convencionales y de apoyar la innovación y diversidad tecnológicas en el proceso, se adoptan las definiciones detalladas en el Reglamento correspondiente, las que también se incluirán para garantizar la coherencia normativa con las mencionadas en el Reglamento de Aplicación General a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

### **CAPÍTULO TERCERO**

#### **AGENCIA NACIONAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE (ANMS)**

**Artículo 5.- Autoridad.** Corresponderá al Organismo Rector en materia de energía, a través de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS), la dirección estratégica y la evaluación de los resultados en la materia la que deberá coordinar con otros ministerios y organismos del Estado según los mecanismos establecidos en los artículos posteriores, las políticas de la misma. Tendrá su domicilio en la capital de la República y podrá constituir delegaciones en otras provincias del país que dependerán en forma directa de esta.

**Artículo 6.- Conformación.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) se conformará con personal idóneo de los ministerios de Energía y Recursos No Renovables, del Sector de Transporte, del Sector del Ambiente, de Comercio Exterior e Inversiones u otro; Agencia o Instituto que cuente con personal capacitado para cumplir con los objetivos de la Agencia. Adicionalmente, la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) operará en las instalaciones del Organismo Rector en



materia de energía la que deberá suministrar los equipos de oficina, de computación, muebles y enseres necesarios para el funcionamiento de la misma.

**Artículo 7.- Funciones.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) es el ente encargado de la regulación, planificación y control de la Movilidad Sostenible y Electromovilidad. La misión de la ANMS, será promover en el país, la reconversión industrial, el consumo y/o utilización y el adecuado tratamiento o disposición final de vehículos eléctricos y otras alternativas o sistemas de movilidad sostenibles para la economía social y calidad de vida de los ciudadanos a través del tiempo; en particular, respecto de los materiales y energías que los vehículos en general, sus componentes y/o sistemas asociados consuman como recursos o emitan como residuos, desde su fabricación y a lo largo de todo su ciclo de vida.

**Artículo 8.- Fondos y planes.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) será la administradora de los Fondos que establezca la presente legislación para implementar los planes correspondientes. Con base en los lineamientos establecidos por la presente normativa, deberá elaborar y actualizar periódicamente la Planificación Estratégica y 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.- Directorio.** El Directorio de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) estará integrado por:

- a) Ministro del Sector de Energía o su delegado, quien lo presidirá;
- b) Ministro del Sector de Transporte o su delegado;
- c) Ministro del Sector del Ambiente o su delegado;
- d) Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones o su delegado;
- e) Un representante designado por el Presidente de la República;
- f) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales.

A las sesiones del Directorio asistirá la o el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS), quien actuará en calidad de Secretario del Directorio, con voz, pero sin voto.

Cada miembro del Directorio tendrá una alterna o alterno, con conservación de la equidad de género.

**Artículo 10.- Funciones.** Las funciones y atribuciones del Directorio de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) son las siguientes:

1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales suscritos y ratificados por Ecuador en materia de movilidad sostenible, la presente Ley, sus reglamentos y las políticas emanadas del Ministerio del Sector, que

- precautelen el interés colectivo, de conformidad con los principios y objetivos establecidos en esta Ley;
2. Definir las políticas y los principios rectores sobre Sistemas de Movilidad Sostenible y Vehículos Eléctricos; y controlar y auditar en el ámbito de sus competencias, su cabal cumplimiento por parte de los entes públicos y privados;
  3. Poner en consideración del Ministro del Sector de Energía el Plan Nacional de Movilidad Sostenible y Desarrollo de la Electromovilidad (PNMSE) y supervisar su cumplimiento.
  4. Constituir el Observatorio Nacional de Movilidad Sostenible;
  5. Nombrar al Director(a) Ejecutivo(a) de la Institución de una terna enviada por el Presidente de la República, el mismo que debe tener una formación y experiencia profesional comprobable en el ámbito de la materia;
  6. Supervisar y controlar la gestión del Director(a) Ejecutivo(a) y removerlo de ser el caso;
  7. Aprobar el presupuesto y el plan operativo anual de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) presentados por el Director(a) Ejecutivo(a).

**Artículo 11.- Presidente y Director(a) Ejecutivo (a).** La ANMS será presidida por la o el Ministro del sector de energía y estará a cargo de una o un Director Ejecutivo con rango y jerarquía no inferior a Subsecretario, designado por la o el Presidente de la República.

**Artículo 12.- Presidente.** Presidirá la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) con las siguientes facultades:

1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, convenios internacionales, la presente Ley, los reglamentos y las disposiciones del Ministerio del sector y del Directorio de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS);
2. Representar al Estado ante los organismos internacionales relacionados con la Movilidad Sostenible y la Electromovilidad;
3. Definir el orden del día, convocar y presidir las sesiones del Directorio;
4. Suscribir con el Secretario del Directorio, las actas de las sesiones y las resoluciones adoptadas; y,
5. Las demás que le correspondan conforme con la Ley, los reglamentos y las que le delegue el Directorio de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS).

**Artículo 13.- Director(a) ejecutivo (a).** La o el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) tendrá las siguientes facultades:

1. Cumplir y hacer cumplir los Convenios Internacionales suscritos por Ecuador, la Constitución, la Ley y sus Reglamentos, en materia de Movilidad Sostenible y Electromovilidad así como las resoluciones del Directorio y que precautelen el interés general;
2. Ejercer la representación legal, judicial y extrajudicial de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS);



3. Elaborar y mantener actualizado el Plan Nacional de Movilidad Sostenible y Desarrollo de la Electromovilidad (PNMSE) definido por la presente normativa y presentarlo a consideración del Directorio para su aprobación;
4. Elaborar el presupuesto y el plan operativo anual de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) y presentarlo a consideración del Directorio para su aprobación;
5. Nombrar a los responsables de cada una de las Unidades Administrativas de la Agencia y removerlos según las causales establecidas en la Ley y en observancia al debido proceso;
6. Elaborar las regulaciones y normas técnicas para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento y, someterlos a la aprobación del Directorio de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS);
7. Organizar y difundir la información relativa a normas e incentivos vinculadas al objeto de la presente Ley.
8. Constituir un canal para la atención primaria e integral de las empresas, organizaciones y entidades interesadas en producir, consumir, reciclar, disponer etc., los vehículos, cargadores, componentes y sistemas relacionados con la presente normativa, facilitando y agilizando trámites, inscripciones, etc. en las diferentes instancias públicas involucradas, con las que establecerá los mecanismos de articulación correspondientes.
9. Recopilar, analizar y publicar mediante sitios web u otros medios, datos técnicos, económicos, ambientales, etc., sobre vehículos eléctricos y alternativos disponibles en el mercado, así como análisis comparativos, relevamientos estadísticos, etc.
10. Dirigir la elaboración de los planes de la Agencia;
11. Dictar las normas reglamentarias necesarias para el funcionamiento operativo de la Agencia;
12. 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;
13. Promover y gestionar la obtención de recursos y fondos públicos y privados, locales y extranjeros, para el cumplimiento de los objetivos de la Agencia;
14. Aceptar herencias, legados, donaciones y subvenciones que le asignen a la Agencia, organismos públicos o privados, nacionales o extranjeros;
15. Dictar las normas técnicas en el marco de las políticas públicas nacionales para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento General, en observancia a las orientaciones del Directorio.

Requerir a los distintos organismos de la administración pública la comisión de personal idóneo en la materia que sea necesario para el funcionamiento de la Autoridad.

**Artículo 14.- Órganos consultivos.** Créase el Consejo Consultivo de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) y sus respectivas Comisiones, como órganos de coordinación y consulta no-vinculantes; tanto a nivel interministerial como multisectorial.

**Artículo 15.- Consejo consultivo.** El Consejo Consultivo de Movilidad Sostenible y Desarrollo de la Electromovilidad es un organismo de consulta e información del Directorio de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS), cuyas recomendaciones no tendrán carácter vinculante. Se reunirá en forma ordinaria cada dos meses y, extraordinariamente, por convocatoria de su presidente. Su funcionamiento será definido en el reglamento de esta Ley.

**Artículo 16.- Conformación consejo consultivo.** El Consejo Consultivo Nacional de Movilidad Sostenible y Desarrollo de la Electromovilidad estará integrado de la siguiente manera:

- a) La o el Ministro del Sector de Energía; o su delegado, quien lo presidirá;
- b) Una o un delegado del Ministerio de Transporte y Obras Públicas;
- c) Una o un delegado del Ministerio de Ambiente;
- d) Una o un delegado del Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones;
- e) Una o un delegado por las organizaciones educativas y académicas vinculadas en la materia;
- f) Una o un delegado de las empresas importadoras y ensambladoras de vehículos;
- g) Una o un delegado de las organizaciones de veeduría ciudadana relacionadas con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
- h) Una o un delegado de las organizaciones de veeduría ciudadana relacionadas con la defensa y protección del ambiente.

**Artículo 17.- Órganos técnicos.** Créanse como órganos dependientes de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS), para su apoyo técnico, estadístico, de relevamiento y divulgación de información, entre otros organismos: el Observatorio Nacional de Movilidad Sostenible y la Coordinación Nacional de Movilidad Sostenible; cuya estructura y funciones definirá la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS).

**Artículo 18.- Gobiernos Autónomos Descentralizados.** Los GAD se constituyen también en autoridades de desarrollo, ejecución y comprobación de las disposiciones contenidas en la presente Ley, de manera coordinada con los planes nacionales de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS).



## TÍTULO II. EFICIENCIA, SOSTENIBILIDAD Y PROMOCIÓN

### CAPÍTULO CUARTO REQUISITOS DE EFICIENCIA Y SOSTENIBILIDAD

#### **Sección A. Recursos Materiales y Energéticos: Sostenibilidad, Eficiencia y Equidad Intergeneracional**

**Artículo 19.- Eficiencia y sustentabilidad.** En cumplimiento para el sector de la movilidad vehicular, de los mandatos de los Artículos 413 y 414, de la Constitución de la República vigente, se establece que:

1. **EFICIENCIA, EQUIDAD Y RESPONSABILIDAD INTERGENERACIONALES:** Se promoverá la máxima eficiencia, equidad y sostenibilidad 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; contemplado 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, se incluyen las externalidades o transferencias de costos por daños a su ambiente, su salud, o disponibilidad de recursos naturales.
2. **SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA Y GENERACIÓN RENOVABLE:** Con el fin de garantizar la sostenibilidad energética y contribuir al mejoramiento de los servicios eléctricos, se promoverá la máxima utilización de energías renovables, a lo largo de todo el ciclo de vida de los vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas asociados, en particular aquellas generadas y/o acumuladas de forma distribuida o descentralizada para abastecerlos en forma total, parcial, complementaria o compensatoria así como su vinculación con redes inteligentes y los sistemas de alimentación bidireccional entre el vehículo y la red o el hogar.
3. **SOSTENIBILIDAD MATERIAL Y ECONOMÍA CIRCULAR:** Con el fin de garantizar la sostenibilidad material, se promoverá la máxima utilización de materiales renovables y reciclados, así como reciclables y/o recuperables desde el diseño de los vehículos, sus cargadores, componentes y sistemas asociados, con tendencia hacia los sistemas de economía circular; con facilidades para 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 B. Residuos Perjudiciales para Salud, Ambiente o Economía Social, Actual o Futura.**

**Artículo 20.- Autoridad competente.** El Ministerio de Ambiente es la Autoridad Competente para los aspectos relativos a emisión de gases contaminantes, residuos, desechos y ruidos.

**Artículo 21.- 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 Vehículos Eléctricos (EVE) detalladas en los artículos posteriores.

### **Sección C. Consideraciones Especiales**

**Artículo 22.- Autónomos.** Se promoverá y facilitará la implementación de vehículos con sistemas de conducción autónoma o similar.

**Artículo 23.- Compartidos.** Se promoverá y facilitará la implementación de sistemas de vehículos compartidos conocidos internacionalmente como *Car Sharing* o *Car Pooling*.

## **TÍTULO III. FONDO, INFRAESTRUCTURA, PLANES E INCENTIVOS**

### **CAPÍTULO QUINTO FONDO, PRESUPUESTO Y DISTRIBUCIÓN**

**Artículo 24.- Fondo.** Créase el Fondo para el Desarrollo de Sistemas de Movilidad Sostenible y vehículos eléctricos (FONDEMOS), aplicable al Fondo de Inversiones Ambientales Sostenibles (FIAS), y administrado por la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS), cuyo destino servirá para cumplir los objetivos y alcances de la presente normativa.

Mecanismos de capitalización del Fondo se considerarán también:

- a) El 15% de las recaudaciones por infracciones de tránsito;
- b) El 4% de lo recaudado por impuestos a automotores de lujo o de alta gama;
- c) El 10% de lo recaudado por el Servicio Público para pago de Accidentes de Tránsito (SPATT);
- d) El 20% de lo recaudado por el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV);
- e) Las multas por incumplimiento de las obligaciones establecidas por la presente Legislación;
- f) Los préstamos, subsidios, etc.; que se reciban para estos fines desde entidades Nacionales, Extranjeras o Internacionales;
- g) Las donaciones y legados;
- h) El producido de la venta de publicaciones u otro tipo de servicios relacionados con este Fondo; y,
- i) Todo otro aporte destinado al cumplimiento del objeto de este Fondo.

**Artículo 25.- Aplicación del Fondo:** Los recursos del Fondo se aplicarán de acuerdo con las siguientes consideraciones:

1. Un porcentaje del Fondo será distribuido anualmente entre los GAD que cumplan los objetivos de movilidad sostenible, que contemplen los criterios establecidos por la presente normativa y otros que pueda establecer la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible.



2. Otro porcentaje del Fondo se podrá aplicar mediante convenios con entidades públicas o privadas en los campos de investigación científica, educación y desarrollo en programas de diseño, demostración, producción, divulgación, y otros que contribuyan en general a la promoción y en particular al desarrollo nacional de sistemas de movilidad sostenible, vehículos eléctricos, cargadores, componentes y sistemas relacionados con el objeto de la presente legislación.
3. Los GAD que hayan recibido aportes de este Fondo Nacional deberán remitir a la Autoridad Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) 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 y consignará los montos, el detalle de su uso y los resultados obtenidos que será publicado en su sitio web.

## **CAPÍTULO SEXTO MEDIDAS DE INCENTIVOS**

**Artículo 26.- Matriz de incentivos.** Se adopta a nivel nacional la siguiente matriz de incentivos diferenciados por tema, los mismos que serán de cumplimiento obligatorio a nivel nacional.

**Artículo 27.- Apoyo a pioneros y experiencias piloto-demostrativas.** Gozarán de los siguientes beneficios excepcionales aquellos sistemas de movilidad sostenible que desarrollen o ejecuten programas, planes, acciones, actividades vinculados con el objeto, alcance y artículos de la presente normativa que demuestren ser Pioneros o ser Experiencias Piloto-Demostrativas, a través de los registros y la forma que la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible disponga para impulsar la difusión y/o posterior masificación de los mismos:

1. Vehículos eléctricos, cargadores, componentes y/o sistemas asociados de origen nacional gozarán de beneficios que determine la normativa tributaria.
2. Vehículos eléctricos, bicicletas, cargadores, componentes y/o sistemas asociados de origen importado gozarán de beneficios que determine la normativa tributaria.

Las normativas establecidas en el presente artículo serán acotadas en el tiempo, según la cantidad de vehículos, cargadores, componentes y sistemas relacionados con las mencionadas experiencias, como disponga la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS).

### **Sección A. Promover una Oferta hacia Desarrollo Nacional Sostenible**

**Artículo 28.- Importaciones.** Se dispone que, adicionalmente a los beneficios excepcionales estipulados en el artículo anterior para apoyo a Pioneros y Experiencias Piloto-Demostrativas, en general bicicletas, vehículos eléctricos, cargadores, componentes y sistemas asociados contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente legislación, gozarán de las exenciones diferenciales escalonadas en el tiempo y/o por tipo de vehículo, que determine la

Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS); respecto del pago de derechos de importación, de las tasas por servicio portuario, y demás beneficios que determine la normativa tributaria, con las excepciones estratégicas que disponga la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS), a fin de promover la adopción masiva de los vehículos y sistemas de movilidad mencionados, pero que contemple al mismo tiempo, la sustitución de importaciones y la producción nacional.

**Artículo 29.- Componentes nacionales.** Para ser considerada producción nacional y que se haga efectiva lo dispuesto en el artículo anterior, los bienes mencionados deberán contar con más del 50% de sus componentes producidos en el país.

**Artículo 30.- Plan de reconversión industrial.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) abrirá un registro para la inscripción de aquellas personas jurídicas interesadas en participar de los planes de reconversión industrial, vinculadas con los sistemas de movilidad sostenible, cargadores, componentes o sistemas asociados, contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente normativa, que se instrumentarán con la forma y beneficios determinados por ésta.

**Artículo 31.- Reciclado, reúso, reducción y/o tratamiento y disposición final.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) promoverá y apoyará el reúso, reciclado y/o tratamiento y disposición final más sostenible para vehículos, cargadores, componentes y sistemas asociados, en particular, las baterías y los recursos no renovables escasos y/o estratégicos, contemplado y facilitado desde el diseño de cada componente y selección de los materiales de los mismos; con tendencia a la economía circular sostenible de generación en generación así como a la reducción de materiales que representen un peligro potencial para la salud humana. Quienes adopten estas buenas prácticas, serán acreedores de los beneficios que establezca la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS), y quienes no lo hagan, de las medidas sancionatorias que esta disponga.

**Artículo 32.- Terminal automotriz y vehículos eléctricos.** A fin de promover la expansión de este nuevo sector de la industria nacional, se dispone que la autorización como terminal automotriz para el caso de aquellas industrias destinadas a producir exclusiva o mayoritariamente vehículos eléctricos y alternativos como los comprendidos en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente legislación, deberá ser otorgada por el Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones en las condiciones que este organismo establezca.

**Artículo 33.- Bajas series y vehículos eléctricos.** Se dispone que aquellos sistemas de movilidad sostenible y vehículos eléctricos comprendidos en el objeto, alcance y artículos correlativos de la presente normativa, que sean fabricados artesanalmente o en bajas series, reciban por parte de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS), un trámite preferencial y promociones adicionales, pero no contemplados por la presente normativa.



**Artículo 34.- Prototipos eléctricos y alternativos.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) creará programas de apoyo al desarrollo nacional de prototipos de vehículos, cargadores, componentes y sistemas asociados mencionados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente normativa.

**Artículo 35.- Capacitación.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) y los GAD en cumplimiento de la presente norma, implementarán estrategias de capacitación, actualización y adecuación a las nuevas tecnologías y sistemas objeto de esta Ley para los operarios, técnicos y profesionales que corresponda.

## **Sección B. Promover la Demanda hacia Desarrollo Nacional Sostenible**

**Artículo 36.- Estabilidad para repuestos.** Los repuestos y accesorios correspondientes a vehículos y sistemas asociados adquiridos dentro de los planes de incentivos establecidos o derivados de la presente normativa gozarán al menos de los mismos incentivos 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 de incentivos.

**Artículo 37.- Plan canje.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) promoverá económicamente que, al comprar un vehículo de los contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente normativa, se entreguen y retiren del mercado, vehículos con motor de combustión interna alimentados por combustible fósil, así como que estos reciban un adecuado tratamiento, reciclado y/o disposición final.

**Artículo 38.- Reventa de usados.** Los vehículos contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados con la presente Ley, adquiridos antes de la entrada en vigencia de esta, al ser vendidos nuevamente, podrán acceder a similares exenciones, créditos, etc. que los vehículos nuevos, en las condiciones que establezca la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS), la cual también podrá disponer mecanismos de incentivos para el mercado de vehículos usados, sin perjuicio de que anteriormente hayan participado de los establecidos en esta normativa.

**Artículo 39.- Créditos blandos.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) en coordinación con entidades crediticias nacionales o extranjeras promoverá la oferta de planes de crédito para la compra de los vehículos, cargadores, componentes y sistemas asociados mencionados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente legislación; contemplará alternativas adecuadas para las diferentes categorías vehiculares (se incluye vehículos no motorizados, bicicletas eléctricas y pequeños vehículos hasta de gran capacidad); así como para los diferentes niveles de ingresos de los compradores.

**Artículo 40.- Créditos no reembolsables.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) deberá gestionar créditos no reembolsables para el desarrollo e

impulso del transporte público masivo bajo en carbón como el eléctrico, con una tarifa socialmente aceptable y diferenciada.

### **Sección C. Promover un Uso hacia Desarrollo Nacional Sostenible**

**Artículo 41.- Ventajas de circulación, estacionamiento y otras.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) en coordinación con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Gobiernos Provinciales y GAD, establecerá ventajas para los vehículos comprendidos en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente normativa, respecto a:

1. Liberación del sistema de restricción vehicular pico y placa;
2. Estacionamiento público gratuito;
3. Peajes de carreteras gratuitos;
4. Descuento del 20% del valor de la matriculación vehicular durante los primeros cinco años; y,
5. Otros que considere convenientes.

**Artículo 42.- Educación formal.** A través del Ministerio de Educación u otras instancias públicas y/o privadas educativas se enseñará de manera obligatoria los sistemas de movilidad sostenible, beneficios e importancia para la sostenibilidad, conservación de la biodiversidad y mejoramiento de la calidad de vida.

**Artículo 43.- Difusión pública.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) y los GAD en cumplimiento de la presente normativa, 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 legislación.

**Artículo 44.- Flotas institucionales y corporativa sostenibles.** Las organizaciones públicas o privadas que conformen flotas vehiculares con base en sistemas de movilización sostenibles podrán gozar de los beneficios que determinen la reglamentación y/o la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS).

**Artículo 45.- Cine, teatro, televisión, internet.** Las producciones cinematográficas, programas de televisión, obras de teatro, etc.; de origen nacional, en los que participen sistemas de movilidad sostenibles y vehículos eléctricos de manera evidente y positiva respecto a los mismos, podrán gozar de beneficios que determine la reglamentación y/o la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS).

**Artículo 46.- Competencias deportivas, exposiciones y otros eventos públicos.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) y los GAD, en cumplimiento de la presente normativa apoyarán y/o participarán de la organización de competencias deportivas, exposiciones y otros eventos públicos similares, que difundan los sistemas de movilidad sostenible y vehículos eléctricos, sus componentes y mencionados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente normativa.



## **Sección D. Otras Medidas**

**Artículo 47.- Nuevos desarrollos no contemplados.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) podrá incluir por vía de excepción entre aquellos que pueden acceder a las promociones de esta normativa, de oficio o a solicitud de alguna o 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 hacia lo más sostenible de la presente normativa.

### **CAPÍTULO SÉPTIMO INFRAESTRUCTURA DE CARGA**

**Artículo 48.- Provisión de electricidad para carga vehicular.** Se autoriza la provisión de energía eléctrica al consumidor final por parte de organizaciones públicas o privadas para el caso específico de recarga vehicular, con las previsiones y limitaciones que establezca la autoridad competente; se cumplirá con el esquema tarifario correspondiente a vehículos eléctricos establecido por el Ministerio del Sector de Energía, con el fin de 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 Ley.

**Artículo 49.- Incentivo en potencia contratada.** Tanto para los puntos de carga particulares, como para la carga al público, semipública u otras, se establecerán precios y condiciones diferenciadas respecto a la potencia contratada, con las previsiones que establezca la autoridad competente, a fin de desplegar y masificar la infraestructura de carga para los vehículos contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente Ley, 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 50.- Diversidad en sistemas de carga.** Se adoptan en general y como referencia para los puntos de carga de vehículos eléctricos y alternativos, las especificaciones técnicas definidas en las regulaciones que elabore la Autoridad competente.

Los sistemas de carga semi rápida, rápida y superior de servicio público deberán ser multiformato y multiestándar respecto a los conectores y sistemas de comunicación.

La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) promoverá dentro del despliegue de infraestructura de carga para vehículos eléctricos y alternativos puntos de carga para estos vectores energéticos.

A su vez, garantizará al menos una mínima diversidad tecnológica y posibilidades de experimentación y circulación a nivel nacional con vehículos que utilicen otros vectores energéticos alternativos como el hidrógeno o los biocombustibles;

**Artículo 51.- Garantizar la interoperabilidad 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 52.- Redes inteligentes.** A fin de garantizar la sostenibilidad energética y contribuir al mejoramiento de los servicios eléctricos, se promoverá la incorporación de los vehículos eléctricos y su infraestructura de carga, junto con la utilización de redes inteligentes, los sistemas de alimentación bidireccional entre el vehículo y la red o el hogar, así como de energías renovables generadas y/o acumuladas de forma distribuida o descentralizada; en concordancia con lo establecido en el CAPÍTULO 4. Requisitos de Eficiencia y Sostenibilidad.

## **CAPÍTULO OCTAVO ESTUDIOS, ESTADÍSTICAS E INFORMACIÓN PÚBLICA**

**Artículo 53.- Estudios y estadísticas.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) realizará por sí o a través de 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 sistemas de movilidad, tanto para la toma de decisiones gubernamentales, como de los particulares; para lo cual podrá establecer órganos de apoyo técnico de Institutos y Observatorios del tema, realizar convenios de cooperación con entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras u otras actividades.

Entre los estudios se identificará periódicamente la cantidad de vehículos eléctricos que formen parte del parque vehicular nacional en correspondencia con el sistema nacional energético a fin de buscar el equilibrio entre la oferta y la demanda, priorizará el abastecimiento de energía futura necesaria a través de fuentes renovables.

**Artículo 54.- Acceso público a la información.** Los datos e información mencionados en el artículo anterior serán de acceso público y debidamente difundidos a través de las páginas web correspondientes y/u otros medios.

## **CAPÍTULO NOVENO ETIQUETA DE VEHÍCULO ELÉCTRICO**

**Artículo 55.- Etiqueta de vehículo eléctrico (EVE).** Con el fin de facilitar la asignación adecuada, segmentación y control de los beneficios establecidos por la presente norma, así como para brindar mayor y mejor información al público, se



dispone la obligatoriedad de colocación de un (1) tipo de etiqueta de vehículo eléctrico, que indique además de la eficiencia energética del vehículo, otras variables que certifica su sustentabilidad ecológica y económica para el usuario y la sociedad. La Etiqueta de Vehículo Eléctrico (EVE) será obligatoria para poder poner a la venta un vehículo nuevo, para brindar esta información a los potenciales compradores y la misma podrá ser retirada una vez adquirido el vehículo por su usuario.

En la etiqueta se incluirá la siguiente información:

1. Consumo y/o Eficiencia Energética; ejemplo: en kilómetros por kilowatt y/o galones de gasolina equivalente;
2. Ahorro estimado; en dólares americanos por año según línea de base preestablecida.
3. Autonomía en kilómetros, y si correspondiera, cuánto combustible fósil;
4. Vida útil de batería. Adjuntando información del programa de reuso, reciclaje y disposición final de la batería;
5. Emisiones de dióxido de carbono y otros contaminantes evitadas, por kilómetro;
6. Porcentaje de energías renovables utilizadas durante la fabricación del vehículo;
7. Porcentaje de materiales en economía circular; incluidos renovables, reciclados y reciclables; y,
8. Información sobre normas de seguridad.

## **CAPÍTULO DÉCIMO PLAN NACIONAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y DESARROLLO DE LA ELECTROMOVILIDAD**

**Artículo 56.- Plan estratégico.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) desarrollará el "Plan Nacional de Movilidad Sostenible y Desarrollo de la Electromovilidad" (PNMSE), como acción estratégica tendiente a la consecución plena de lo establecido en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente Ley.

**Artículo 57.- Elaboración y actualización.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS), asistida por los organismos y entidades que corresponda, elaborará y mantendrá actualizado el PLAN NACIONAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y DESARROLLO DE LA ELECTROMOVILIDAD mencionado en el artículo anterior e incluirá metas de corto, mediano y largo plazo; indicadores de seguimiento, cumplimiento; mecanismos de corrección de desvíos y sistemas que garanticen el acceso público a esta información, así como su correspondiente PLANIFICACIÓN OPERATIVA ANUAL.

**Artículo 58.- Lineamientos generales.** Las planificaciones mencionadas en artículos anteriores señalarán los lineamientos generales establecidos a continuación:

1. CRONOGRAMAS PÚBLICOS Y EXPLÍCITOS. El Plan Nacional de Movilidad Sostenible y Desarrollo de la Electromovilidad (PNMSE) contemplará la identificación de la línea base, metas y plazos interinos y finales, indicadores de

desempeño, mecanismos de control y corrección de desvíos, establecidos en cronogramas públicos y explícitos, que permitan y apoyen la adecuación a los mismos por parte de los productores y consumidores o usuarios, que garanticen 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 que debe establecer el Directorio de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS). Estas metas se referirán no solo a los sistemas de movilidad sostenible, 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. La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) establecerá metas interinas y actualizables respecto a los años 2022, 2027, 2032, 2037 y 2042.

2. **METAS GENERALES Y GARANTÍAS DE INCENTIVO FISCAL.** Se fija como meta de largo plazo, que antes del 31 de diciembre de dos mil cincuenta y uno (2051), la movilidad sostenible en el país, al menos el 80% de ciudadanos usen medios alternativos de movilidad y desplazamientos en transporte público eléctrico masivo y vehículos eléctricos. Asimismo, que los vehículos contemplen desde su diseño y fabricación al menos 80% de economía circular de materiales a lo largo del ciclo de vida del vehículo, sus componentes y/o sistemas asociados, así como la utilización de energías renovables también desde su fabricación y a lo largo de su ciclo de vida.
3. **FLOTA PILOTO NACIONAL Y REEMPLAZO PROGRESIVO DE VEHÍCULOS ESTATALES.** Como parte del plan general, la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) y los GAD diseñarán un plan específico de movilidad sostenible que incluya el reemplazo de los vehículos de las flotas del Estado por eléctricos y alternativos a los convencionales; establecerán metas y plazos escalonados, tendientes a su reemplazo completo antes del 31 de diciembre de dos mil treinta y cinco (2035) y determinarán metas intermedias hacia los años 2022, 2027, 2032 y, 2037.
4. **TAXIS Y BUSES.** De manera complementaria a lo determinado en el numeral anterior respecto a las flotas de vehículos del Estado, se desarrollarán planes que tiendan al reemplazo progresivo de taxis y buses privados; se señalarán metas y plazos escalonados, tendientes a su reemplazo completo, en el primer caso, antes del 31 de diciembre de dos mil treinta (2030) y en el segundo, antes del 31 de diciembre de dos mil treinta y cinco (2035).
5. **PRODUCCIÓN NACIONAL.** El Plan Nacional de Movilidad Sostenible y Desarrollo de la Electromovilidad (PNMSE) que incluye el reemplazo de vehículos dará prioridad a la producción local de vehículos, cargadores, componentes y sistemas comprendidos en el objeto y declaración de interés de la presente normativa.



6. **INCORPORACIÓN DE AL MENOS UN MODELO O CUOTAS DE ELÉCTRICOS Y ALTERNATIVOS.** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) podrá establecer en el momento, la forma y 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 normativa 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 determinarán 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; se apoyará en esta reconversión y actualización, principalmente a las empresas más pequeñas así como a la capacitación de los trabajadores, técnicos y profesionales de la producción, mantenimiento o reparación, desarmadoras autorizadas o centros de reciclado y disposición final, entre otros.
8. **AUXILIO MECÁNICO Y SEGURIDAD FRENTE A SINIESTROS.** 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 la fuerza pública o privada que intervienen en caso de accidentes, incendios vehiculares, etc., respecto a las consideraciones especiales para con estos vehículos.
9. **INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO:** La Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS), 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, tanto actuales como futuros.
10. **NUEVOS FORMATOS VEHICULARES, MODOS DE TRANSPORTE Y OTRAS INNOVACIONES.** A fin 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. Se abarcará no solo automóviles particulares sino principalmente otras categorías vehiculares y sistemas de movilidad, desde bicicletas eléctricas y otros pequeños vehículos hasta innovadores sistemas de transporte público y privado como el auto compartido y se incluye vehículos 4x4, utilitarios industriales, maquinaria agrícola, etc.; así como otros vehículos que atendiendo a la evolución

tecnológica o la oportunidad, pueda agregar la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS).

#### **TITULO IV. DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**PRIMERA.-** Los tipos y categorías de licencias de conducir, y las categorías de vehículos determinados por la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS), serán incorporados en el Reglamento General de Aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en un plazo no mayor de 30 días, una vez constituida y en operación de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS).

**SEGUNDA.-** Para la conformación de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS) no se incurrirá en gasto público, por el contrario se utilizarán recursos existentes del Organismo Rector en materia de energía.

#### **TITULO V. DISPOSICIONES GENERALES**

**PRIMERA.- ESTÍMULO A LA PRODUCCIÓN NACIONAL.** Se dispone que hasta el 31 de diciembre del año 2035 o hasta que los vehículos, objeto de la presente normativa, alcancen el diez por ciento (10%) del parque vehicular nacional en la reconversión a vehículos eléctricos; las personas jurídicas que produzcan en el territorio nacional vehículos, cargadores, componentes y sistemas asociados contemplados en el objeto, alcance y artículos correlacionados de la presente Ley, recibirán una reducción promocional de entre el 50% y el 100% escalonada en el tiempo y/o según el tipo de vehículo, respecto del pago de los gravámenes a las ganancias y al valor agregado, solamente en lo que respecta a la comercialización de los bienes mencionados.

**SEGUNDA.- GRAVÁMENES VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.** Se dispone que hasta el 31 de diciembre del año 2035 o hasta que los vehículos objeto de la presente legislación alcancen el diez por ciento (10%) del parque vehicular nacional, los vehículos mencionados en el objeto y comprendidos en las promociones de esta normativa, gozarán de beneficios que determine la normativa tributaria.

**TERCERA.- REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA (RTVO).** Se dispone que hasta el 31 de diciembre del año 2035 o hasta que los vehículos objeto de la presente normativa alcancen el diez por ciento (10%) del parque vehicular, las personas naturales 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 Ley, recibirán una reducción promocional de entre el 50% y el 100% escalonada en el tiempo y/o según tipo de vehículo del pago de la revisión.

**CUARTA.- CARGA DOMÉSTICA.** Se dispone que hasta el 31 de diciembre del año 2035 o hasta que los vehículos objeto de la presente alcancen el diez por ciento



(10%) del parque vehicular, la compra de equipos y accesorios de uso exclusivo para la recarga doméstica de vehículos de todas las categorías objeto de la presente Ley, estará exceptuada del pago de derechos de importación, de las tasas por servicio portuario y aranceles.

## **TÍTULO VI. DISPOSICIONES FINALES**

### **CAPÍTULO DÉCIMO PRIMERO: DEROGACIONES Y REGLAMENTACIÓN**

**PRIMERA.- DEROGACIONES.** Queda derogada toda norma que se oponga o contradiga lo establecido por la presente Ley.

**SEGUNDA.- PLAZO.** Se establece un plazo de 120 días contados a partir de la fecha de promulgación de la presente Ley, para la constitución e inicio de operaciones de la Agencia Nacional de Movilidad Sostenible (ANMS).

La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y suscrito en la sede de la Asamblea Nacional ubicada en el Distrito Metropolitana de Quito, provincia de Pichincha, a los ... del mes de..... de.....



**FIRMAS DE RESPALDO PARA EL PROYECTO DE LEY DE FOMENTO A LA MOVILIDAD  
SOSTENIBLE Y DESARROLLO DE ELECTROMOVILIDAD**

CEDULA	NOMBRE	MOVIMIENTO O PARTIDO POLITICO	FIRMA
08102676-6	CAROLINA TORO	A.P.	
0902071117	Carlos Lombardi	A.P.	
170730913+	William Cepeda	AP	
130150850-1	Teresa Benavides	AP	
1103015416	Lidia Cuesta	A.P.	
0201337359	FITO GARCIA	A.P. ALIADOS	
0910177864	MANUEL OCHOA	A.P.	
1708325921	Franco Torres	AP	
0502178524	Ana Zulea Morin	A.P.	
1308266913	Carlos Vera	A.P.	
0701913493	Rosa Orellana	AP	
04912030773P9	Leon Postema	AP	
0102252889	Ximena Peira	AP	
080075631.1	LEON PLAZA	AP.	

