

Programa de políticas públicas

Área política económica

Política pública N° 416

Noviembre 2025

Acceso a vehículos cero kilómetro y reactivación automotriz



Resumen ejecutivo

Argentina presenta un parque automotor obsoleto que incrementa la contaminación, el consumo de combustible y los accidentes viales. Este trabajo propone una política integral para incentivar la compra de vehículos 0 km mediante una reducción selectiva de cargas impositivas, financiamiento accesible y el retiro gradual de unidades antiguas, generando beneficios ambientales, mayor seguridad vial, ahorro energético y fortalecimiento de la industria nacional, sin comprometer la responsabilidad fiscal del estado.



Consejo Consultivo de las Nuevas Generaciones Políticas

Walter Agosto
Alfredo Atanasof
Paula Bertol
Carlos Brown
Gustavo Ferrari
Mariano Gerván

Diego Guelar
Eduardo Menem
Federico Pinedo
Claudio Poggi
Ramón Puerta
Laura Rodríguez Machado

Leonardo Sarquís
Cornelia Schmidt Liermann
Jorge Srodek
Enrique Thomas
Pablo Tonelli
Pablo Torello
Norberto Zingoni

Las Nuevas Generaciones Políticas

Manuel Abella Nazar
Carlos Aguinaga (h)
Valeria Arata
Cesira Arcando
Miguel Braun
Gustavo Cairo
Mariano Caucino
Juan de Dios Cincunegui
Omar de Marchi
Alejandro De Oto Gilotau
Francisco De Santibañes

Soher El Sukaria
Ezequiel Fernández Langan
Gustavo Ferri
Christian Gribaudo
Marcos Hilding Ohlsson
Guillermo Hirschfeld
Joaquín La Madrid
Luciano Laspina
Leandro López Koenig
Cecilia Lucca
Gonzalo Mansilla de Souza

Ana Laura Martínez
Germán Mastrocola
Nicolás Mattiauda
Adrián Menem
Victoria Morales Gorleri
Diego Carlos Naveira
Julián Martín Obiglio
Francisco Quintana
Shunko Rojas
Damián Specter
Ramiro Trezza
José Urtubey

Director Ejecutivo

Julián Martín Obiglio

FUNDACIÓN NUEVAS GENERACIONES POLÍTICAS

Beruti 2480 (C1117AAD)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4822-7721
contacto@nuevasgeneraciones.com.ar
www.nuevasgeneraciones.com.ar

FUNDACIÓN HANNS SEIDEL

Montevideo 1669 piso 4° oficina "C" (C1021AAA)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Argentina)
Tel: (54) (11) 4813-8383
argentina@hss.de
www.hss.de/americalatina

Programa de políticas públicas

La Fundación Hanns Seidel no necesariamente comparte los dichos y contenidos del presente trabajo.

Acceso a vehículos cero kilómetro y reactivación automotriz

I) Introducción

La **flota vehicular argentina** se encuentra en una situación de **obsolescencia estructuralmente crítica**, lo cual trasciende la mera cuestión estética o de confort, para constituirse en un problema de seguridad vial, eficiencia económica, salud y bienestar. Se estima que una porción significativa y creciente del **conjunto automotor en circulación** supera consistentemente los 15 - o incluso los 20 años - de antigüedad promedio, dependiendo de la región. Esta longevidad forzada se traduce directamente en ineficiencias sistémicas: los motores más antiguos no solo son ambientalmente nocivos debido a la falta de cumplimiento de estándares de emisiones modernos, sino que también presentan un consumo de combustible significativamente superior al de sus contrapartes 0 km. Esto incrementa la dependencia de la importación de combustibles y eleva los niveles de contaminación en centros urbanos, con consecuencias directas en la salud de la población.

Adicionalmente, los **rodados de avanzada edad** carecen de las tecnologías de seguridad activa y pasiva que son estándar en la producción actual. Esta carencia se traduce en una marcada incidencia y un aumento de la gravedad en la siniestralidad vial, generando un costo social invisible, pero cuantificable en términos de gasto sanitario, rehabilitación, pérdida de productividad y, fundamentalmente, pérdida de vidas humanas en accidentes que podrían haber sido evitables o menos letales.

A pesar de la renovación urgente que precisa esta **dotación de vehículos**, la realidad económica del país crea una falla de mercado que perpetúa el problema. La adquisición de vehículos 0 km en Argentina es extraordinariamente costosa, posicionando sus precios muy por encima de los que se observan en mercados regionales con estructuras productivas y de ingreso per cápita comparables. Esta distorsión de precios se origina en una combinación de factores interdependientes, entre ellos, una carga tributaria excesiva y acumulativa, la falta de competitividad en la logística interna y las distorsiones macroeconómicas que incorporan sobrecostos sin valor agregado real a la cadena. Este fenómeno establece un círculo vicioso perverso: la incapacidad de la ciudadanía de acceder a unidades más seguras y eficientes perpetúa

la circulación de autos obsoletos, conllevando a que quienes más se beneficiarían de la modernización son quienes menos pueden costearla.

La propuesta de política pública aquí presentada interviene directamente sobre esta falla de mercado y sus consecuencias sociales negativas. Se trata de un programa de incentivos fiscales focalizados y temporales articulado con líneas de financiamiento preferencial y un plan de retiro de vehículos antiguos, cuyo objetivo es doble: reorientar la demanda de **vehículos usados** hacia la adquisición de unidades 0 km, y elevar el piso de seguridad y eficiencia del **conjunto de unidades circulantes** del país. Mediante esta intervención estratégica, el Estado logra simultáneamente impulsar la producción, obtener beneficios sociales cuantificables en seguridad y salud, y mantener un criterio de prudencia presupuestaria.

Los efectos directos de la reducción de la carga tributaria se buscarán compensar con los beneficios indirectos cuantificables, transformando la renovación del auto de un "lujo individual" a un "beneficio colectivo". Esta es una política con visión de desarrollo, alineada con principios de eficiencia económica, progreso tecnológico, equidad en seguridad vial y federalismo fiscal, apostando por una Argentina más moderna, competitiva y ambientalmente saludable.

II) Diagnóstico y motivación

El análisis de la estructura de precios de los vehículos 0 km en la República Argentina revela que la **elevada carga tributaria** es el factor primario que encarece sustancialmente estos bienes, distorsionando el mercado y desincentivando la necesaria renovación de la flota vehicular. Diversas fuentes periodísticas especializadas y reportes del propio sector automotriz han documentado consistentemente que una parte desproporcionada del precio final de venta al público está compuesta por una cascada de impuestos y aranceles que se superponen a lo largo de toda la cadena de valor. Esta situación coloca a Argentina sistemáticamente entre los países con los **automotores nuevos más caros de la región**, tal como lo han señalado informes económicos de referencia como los de *Bloomberg Línea*¹.

La **estructura impositiva vigente** que grava al sector es compleja y multifacética. Incluye, en el ámbito nacional, el **Impuesto al Valor Agregado (IVA)**, que aplica en cada etapa de la producción y

¹ Bloomberg Línea - Belén Escobar- Por qué los autos en Argentina son más caros que en otros países de la región. <https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/argentina/por-que-los-autos-en-argentina-son-mas-caros-que-en-otros-paises-de-la-region/>

comercialización; los **Aranceles a la importación**, que afectan tanto a unidades terminadas como a partes y componentes que no se producen localmente; y el polémico **Impuesto interno** (o Impuesto al Lujo), que aunque se aplica solo a vehículos que superan ciertos umbrales de precio, impone alícuotas que pueden oscilar entre el **20% y el 35%**, elevando significativamente el valor de mercado de las unidades de gama media-alta y alta. A estos tributos nacionales se suman los **tributos provinciales y municipales**, como el Impuesto sobre los Ingresos Brutos (que, al ser un impuesto cascada, se acumula), los sellados y otros gravámenes locales. La documentación oficial de ARCA y la normativa detallada del Impuesto interno confirman esta intrincada red fiscal².

Es importante destacar que el propio **gobierno nacional** ha reconocido implícitamente la capacidad de la política fiscal para modular los precios. Esto ha quedado manifiesto en ocasiones previas donde se han utilizado las facultades para **moderar los umbrales de aplicación o incluso eximir temporalmente al impuesto interno** en coyunturas específicas. Asimismo, se han implementado reducciones arancelarias selectivas para insumos y bienes de capital destinados a la cadena productiva, demostrando la existencia de un **margen de maniobra político y legal** para influir sobre el precio final del automotor.

Las **comparaciones de precios** con mercados limítrofes, como **Chile, Brasil o Uruguay**, resultan elocuentes: un mismo modelo de vehículo puede presentar una diferencia sustantiva de costo, siendo **notablemente más caro en Argentina**.³ Las cámaras empresariales y la industria automotriz en su conjunto adjudican la mayor parte de esta disparidad de precios a la **presión impositiva acumulada**. Este diagnóstico inequívoco provee la justificación fundamental para la presente política pública: no se trata de una intervención arbitraria para solo bajar precios por decreto, sino de una **estrategia dirigida y calibrada** para corregir una distorsión generada, en gran medida, por el propio Estado. La meta es triple: **orientar la demanda** de manera inteligente hacia vehículos que cumplan con estándares superiores de seguridad y eficiencia; **retirar de circulación las unidades más antiguas y contaminantes**; y, crucialmente, **compensar el efecto fiscal directo** de las exenciones mediante el **rediseño tributario** y el **ahorro en externalidades negativas** cuantificables, tales como la reducción de costos en salud por accidentes, menor gasto en importación de combustibles y la disminución de la contaminación urbana, entre otras.

² ARCA – Biblioteca Electrónica - Ley de impuestos internos (Disponible al 29 de Noviembre de 2025)
<https://biblioteca.afip.gob.ar/cuadroslegislativos/cuadroLegislativo.aspx?i=241&>

³ Infobae- Precios en dólares: cuánto valen los autos 0km en la Argentina, Brasil, Uruguay y Chile -
<https://www.infobae.com/economia/2025/03/11/aunque-bajaron-su-precio-en-dolares-los-autos-argentinos-siguen-siendo-los-mas-caros-de-la-region/>

III) Objetivos

Esta propuesta de política pública no persigue un objetivo singular, sino una **matriz de metas interrelacionadas y de alto impacto social y económico**, diseñadas para abordar de manera integral las deficiencias diagnosticadas en la flota vehicular argentina y dinamizar la industria nacional. El propósito es transformar la estructura de la demanda de automotores para generar **beneficios colectivos cuantificables**.

En primer lugar, se busca una **mejora sustancial en la sostenibilidad ambiental y la eficiencia energética** a nivel nacional. Esto se materializa en el objetivo de **reducir significativamente las emisiones contaminantes por kilómetro recorrido** del conjunto automotor y, consecuentemente, **disminuir el consumo promedio de combustible**. Al impulsar la adopción de unidades 0 km, que cumplen con normativas de emisiones más estrictas y utilizan tecnologías de motorización más eficientes, se logra un impacto directo en la calidad del aire urbano y se mitiga la dependencia energética del país, reduciendo la necesidad de importación de hidrocarburos.

En segundo lugar, el foco está puesto en la **mejora radical de la seguridad vial**. El objetivo es lograr una **disminución verificable en las tasas de mortalidad y lesiones graves** asociadas a siniestros viales. Esta meta se alcanza mediante la **mayor y más rápida adopción de tecnologías de seguridad activa y pasiva** estandarizadas en los vehículos nuevos (como el Control Electrónico de Estabilidad - ESP, múltiples airbags, y estructuras de carrocería reforzadas), las cuales son inexistentes en gran parte de la flota antigua. Paralelamente, esto genera un aumento en la **eficiencia y la conveniencia económica** para los hogares, pues los vehículos más nuevos implican un **menor gasto operativo** debido a la eficiencia de combustible y menores costos de mantenimiento correctivo.

El objetivo instrumental clave es la **renovación efectiva del conjunto de rodados circulantes**: impulsar el **retiro definitivo de los vehículos más antiguos**, que no solo son los más contaminantes, sino también los más inseguros. Esto se gestionará mediante un plan de desguace (chatarización) articulado con los incentivos fiscales, asegurando que las unidades obsoletas sean efectivamente sacadas de circulación.

Desde la perspectiva económica, la política busca **estimular activamente la producción y el empleo local**. Los incentivos fiscales se diseñarán de forma **condicionada**, privilegiando y amplificando los beneficios para las unidades que demuestren un **alto contenido local** y que fortalezcan los **encadenamientos productivos** con la cadena de valor de autopartes y servicios

asociados en Argentina. Esto fomenta la inversión en la modernización de plantas y la creación de empleo calificado.

Finalmente, se establece como objetivo la **minimización del impacto fiscal neto**. La política se diseñará bajo un principio de **responsabilidad presupuestaria**, logrando que la reducción directa de la recaudación por impuestos sea compensada mediante una **focalización estricta de los beneficios**, y por los **efectos dinámicos** generados. Estos efectos incluyen el aumento de la circulación económica, el incremento de la recaudación indirecta (ej. impuestos sobre la mayor actividad de servicios, patentes de unidades de mayor valor) y, fundamentalmente, el **ahorro proyectado** en externalidades negativas (menor gasto sanitario por siniestralidad y menor gasto en importación de energía).

IV) Fundamento técnico

El núcleo de la justificación para esta política pública radica en la **demostrada superioridad técnica** de los vehículos nuevos respecto a los vehículos más antiguos, una disparidad que genera beneficios públicos netos que superan el costo fiscal de la intervención⁴.

- **Eficiencia, emisiones y tecnología de propulsión**

Los modelos 0 km que ingresan al mercado hoy incorporan tecnologías de propulsión y gestión motriz que marcan una distancia abismal con los rodados de más de una década. En términos de **eficiencia y emisiones**, estos vehículos se benefician de la adopción de **motores más modernos y compactos (downsizing)**, sistemas de **inyección electrónica de combustible** altamente precisos, y la observancia de **estándares de emisiones internacionales** (como la normativa euro 5 o la futura euro 6, adoptadas o en proceso de adopción en la normativa nacional), que limitan drásticamente la emisión de gases contaminantes como óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono y partículas sólidas. Además, la promoción indirecta de la política impulsará la penetración de **variantes de propulsión alternativas** —principalmente **híbridas (HEV)** y, en menor medida, **eléctricas (BEV)**—, las cuales ofrecen una reducción aún más acentuada en las emisiones por kilómetro, especialmente en entornos urbanos. La sustitución de un vehículo de 15 años por uno nuevo puede

⁴ Infobae – Caputo anunció rebajas de aranceles e impuestos para la industria automotriz - <https://www.infobae.com/economia/2024/04/26/caputo-anuncio-rebajas-de-aranceles-e-impuestos-para-la-industria-automotriz/>

significar una mejora de hasta el **30-40% en eficiencia de combustible**, impactando directamente en la balanza comercial energética del país y en la salud pública.

- **Seguridad vial y reducción de costos sanitarios**

Desde la perspectiva de la **seguridad vial**, la tecnología incorporada en los vehículos nuevos es un factor determinante en la reducción de la siniestralidad y la gravedad de los accidentes. Los vehículos cero kilómetros están equipados con **sistemas de frenado antibloqueo (ABS)**, **Control electrónico de estabilidad (ESP/ESC)** y, cada vez más, con **asistentes avanzados a la conducción (ADAS)**. A nivel pasivo, incluyen **airbags múltiples** (frontales, laterales, de cortina) y **estructuras de carrocería** diseñadas bajo estrictos protocolos de pruebas de choque (como Latin NCAP), que incorporan **zonas de deformación programada** para absorber la energía del impacto y proteger la celda de supervivencia de los ocupantes. La generalización del uso del ESP, por ejemplo, ha demostrado reducir los accidentes graves en hasta un 25% en condiciones de manejo adversas. Al reducir la cantidad y la gravedad de los siniestros, se logra una **disminución directa y cuantificable en los costos de salud pública** asociados a la atención de traumas, rehabilitación y pérdida de productividad laboral.

- **Beneficios para la economía doméstica y el consumidor**

Para el consumidor individual, la renovación vehicular implica además de una mejora en el bienestar y el confort, una clara **mejora en la economía doméstica**. Esto se traduce en una reducción del **gasto operativo** gracias a la mencionada **menor demanda de combustible** y a la **disminución de los costos de mantenimiento y reparaciones correctivas**, que son crónicas en los vehículos más viejos. Adicionalmente, las unidades nuevas mantienen un **valor de reventa más alto** por más tiempo, preservando el capital invertido y facilitando futuras renovaciones.

- **Impacto en el mercado, oferta y desarrollo productivo**

El diseño de la política está íntimamente ligado a la capacidad de respuesta y desarrollo de la **industria automotriz**. La demanda incentivada y focalizada actúa como una **señal clara para la inversión productiva**. La industria es capaz de responder a este aumento de la demanda interna mediante la **ampliación de la oferta local**, generando **economías de escala** que, a su vez, pueden contribuir a reducir costos unitarios y mejorar la competitividad. Es fundamental que los incentivos fiscales se alineen con la búsqueda de **mayor contenido local y fortalecimiento de encadenamientos**

productivos (ej. autopartistas), transformando un beneficio al consumidor en un motor de desarrollo industrial. Además, la experiencia reciente del gobierno con medidas como la **rebaja de aranceles a moldes, matrices e insumos específicos** ha demostrado que la **reducción de tributos en la cadena de insumos** es una herramienta efectiva para reducir los costos estructurales de producción, lo que puede amplificar el impacto positivo de la reducción de impuestos al consumidor final.

V) Diagnóstico fiscal: ¿Qué impuestos tributa hoy la compra de un vehículo 0 km en Argentina?

La elevada onerosidad en la compra de un vehículo 0 km en Argentina es consecuencia directa de una **estructura fiscal superpuesta y de alta presión**⁵, que impacta en cada etapa de la cadena de valor y se traslada íntegramente al precio final. Comprender el **diagnóstico fiscal** actual es crucial para justificar la necesidad de una intervención impositiva.

El principal gravamen de alcance nacional es el **Impuesto al Valor Agregado (IVA)**, que se aplica a una alícuota general del **21%** para los automóviles particulares (aunque puede variar para utilitarios, según su clasificación fiscal), constituyendo un tributo directo sobre el precio de venta final del rodado.

A este se suma el polémico **Impuesto interno**, un gravamen nacional diseñado para recaer sobre bienes considerados de mayor valor o suntuarios. Para el sector automotriz, opera mediante **tramos y umbrales de precio**, con alícuotas diferenciales que, al momento de la redacción de la presente, pueden alcanzar el **20%** o el **35%** (o valores equivalentes en la práctica, tras el cálculo sobre el precio de fábrica). Aunque las reglas, los umbrales de aplicación y las posibles exenciones parciales son publicadas y actualizadas periódicamente por **ARCA**, su simple existencia y su carácter progresivo sobre el valor incrementan drásticamente el costo de las unidades de gama media-alta y alta.

Un tercer componente de costo significativo son los **Derechos de importación o aranceles**, que afectan tanto a los vehículos terminados que ingresan al país como a la vasta cantidad de partes y componentes importados que utiliza la industria automotriz local. Si bien en coyunturas

⁵ Todo Noticias – La larga lista de impuestos que te cobra el Estado cuando compras un auto 0 km - <https://tn.com.ar/autos/novedades/2023/06/30/la-larga-lista-de-impuestos-que-te-cobra-el-estado-cuando-compras-un-auto-0-km/>

específicas el gobierno ha implementado rebajas arancelarias selectivas para insumos y bienes de capital (como moldes y matrices) con el fin de aliviar los costos de producción, este arancel continúa siendo un factor relevante en la formación del precio final.

A nivel subnacional, el precio se ve afectado por el **Impuesto sobre los ingresos brutos**. Este es un tributo de naturaleza **provincial** que grava la actividad comercial del concesionario y la cadena de distribución. Dado que su alícuota varía según la jurisdicción (como se observa en las diferencias de cifras reportadas entre CABA y la Provincia de Buenos Aires), agrega una capa de complejidad y heterogeneidad al costo final. Adicionalmente, se aplican otros **Impuestos a las ganancias y retenciones sectoriales** a lo largo de la cadena, cuyas alícuotas y mecanismos impactan en los márgenes de operación.

Finalmente, aunque no forma parte del precio de compra inmediato, el **Impuesto automotor o patente** es un tributo periódico de naturaleza **provincial o municipal** que grava la posesión del vehículo, y que resulta significativamente más alto para las unidades 0 km y más nuevas, constituyendo un costo de mantenimiento que desincentiva la renovación. Todo esto se complementa con **otros cargos y aranceles locales** (gestoría, verificación técnica) y, en la práctica, con **costos ocultos** que se materializan a través de la volatilidad del tipo de cambio, el alto costo del financiamiento y las primas de seguros.

Esta acumulación de gravámenes explica por qué, en diversos análisis económicos y sectoriales, se concluye que **hasta más de la mitad del precio final de un vehículo 0 km puede estar compuesta por impuestos y cargos fiscales**, un porcentaje que resulta insostenible para la masificación de la flota vehicular y que justifica la intervención mediante la presente política.

VI) Propuesta y medidas

El programa de renovación vehicular que se propone es una herramienta de política pública diseñada para corregir las fallas estructurales del mercado automotor argentino y alinear la modernización de la flota vehicular con los objetivos de desarrollo sostenible, seguridad vial y eficiencia económica. Su implementación se basará en una serie de principios normativos y se articulará en cuatro ejes de acción estratégicos.

- Principios guía y marco normativos

El programa se regirá por los siguientes principios para asegurar su eficacia, equidad y coherencia con la política fiscal:

- **Focalización por eficiencia y seguridad:** Los incentivos fiscales y crediticios se aplicarán exclusivamente a aquellos modelos que cumplan con **estándares mínimos y verificables de eficiencia** (relacionados con el consumo de combustible y las emisiones por kilómetro y de **seguridad vial**. Para esta última, se exigirá un rendimiento mínimo de **tres a cuatro estrellas** en pruebas de colisión realizadas por organismos pertinentes, asegurando que el beneficio público esté directamente ligado a la reducción de externalidades negativas.
- **Neutralidad tecnológica:** El programa está diseñado para ser **agnóstico respecto a la fuente de propulsión**, beneficiando por igual a motores de combustión interna eficientes, vehículos híbridos (HEV/PHEV) y eléctricos (BEV). La condición primordial es el cumplimiento estricto de los requisitos de seguridad y eficiencia establecidos.
- **Equidad territorial y federalismo fiscal:** Se requiere una **coordinación activa y vinculante entre el gobierno nacional y las provincias** para evitar arbitrariedades y garantizar que los beneficios fiscales no sean anulados por la presión tributaria subnacional. Esto implica la armonización de criterios respecto a impuestos provinciales como Ingresos Brutos y el Impuesto Automotor (Patente).
- **Temporalidad y evaluación continua:** Las medidas se concebirán como un **programa piloto con una duración definida**, sujeto a una revisión periódica estricta. Esta revisión estará vinculada al cumplimiento de **metas claras y cuantificables** de reducción de emisiones contaminantes y de siniestralidad vial, lo que permitirá ajustar o extender la política con base en resultados empíricos.
- **Ejes de la política y medidas de implementación**

Eje A — Incentivos fiscales directos a la compra de 0 km eficientes

Este eje se centra en la reducción del costo de adquisición mediante la modificación temporal de la carga tributaria.

1. **Reducción temporal del IVA para vehículos “verdes y seguros”:** Se propone aplicar una **tasa reducida de IVA**, por ejemplo del 10,5% en lugar del 21% general, sobre la base imponible de los vehículos que certifiquen el cumplimiento de los estrictos criterios de eficiencia y seguridad. Esta medida, que puede instrumentarse inicialmente por decreto reglamentario

y consolidarse mediante un proyecto de ley de promoción, es crucial dado que el IVA representa uno de los gravámenes más relevantes en la composición del precio final, y su reducción impacta directamente en la demanda agregada. (Una alternativa viable es la implementación de un crédito fiscal proporcional al IVA efectivamente pagado).

2. **Exención o reducción del impuesto interno:** Se plantea una **modificación estratégica de los parámetros de la ley de impuestos internos** para establecer tramos preferenciales o la exención total para vehículos que demuestren un consumo y emisiones por debajo de los umbrales de eficiencia definidos. Adicionalmente, se establecerán beneficios fiscales superiores en este impuesto para aquellas transacciones que incorporen el **retiro y baja definitiva de un automóvil antiguo** (trade-in), incentivando así la salida de los rodados más obsoletos de la flota circulante.
3. **Bonificación adicional por trade-in de autos antiguos (Plan de baja):** Para garantizar el objetivo de saneamiento de la flota, al entregar un vehículo de una antigüedad determinada (por ejemplo, **mayor a 20 años**) para su **destrucción o chatarrización certificada**, el comprador recibirá un **bono fiscal** aplicable directamente al precio final del vehículo nuevo. Este bono se acreditará en la factura, será compatible con las líneas de financiación y se orienta a **retirar de forma permanente las unidades más viejas**, reduciendo así de manera efectiva las externalidades negativas (contaminación y siniestralidad).

Eje B — Facilitar financiamiento y reducir costo de uso

Este eje busca hacer más accesible el pago y disminuir los costos de operación a largo plazo.

1. **Líneas de crédito subsidiadas:** Se gestionarán líneas de crédito específicas a través del **Banco Central de la República Argentina (BCRA)** o de la banca estatal (ej. Banco Nación) con **tasas de interés preferenciales y subsidiadas**. Estos créditos estarán destinados exclusivamente a la adquisición de unidades 0 km eficientes, con plazos de repago amplios y requisitos de *trade-in* para acceder a los mayores beneficios.
2. **Deducción o crédito fiscal por mejora de eficiencia:** Para el segmento de **empresas y flotas comerciales**, se otorgarán **créditos fiscales** directamente vinculados a la mejora en la eficiencia de su flota, es decir, a la **reducción efectiva de su consumo agregado de combustible y sus emisiones** tras la renovación masiva.

Eje C —Reducir costos de producción

Este eje actúa sobre el lado de la oferta, buscando aumentar la competitividad y el contenido nacional de la producción.

1. **Reducción temporal de aranceles a insumos estratégicos:** Se establecerá una **reducción temporal de los aranceles de importación** aplicables a insumos estratégicos (moldes, matrices, componentes críticos) que no tengan producción local o cuya importación sea necesaria para la modernización de la producción. Este beneficio estará estrictamente **condicionado a la generación y mantenimiento de empleo local** y a un compromiso programado de **aumentos verificables en el contenido nacional** de los vehículos a mediano plazo (cláusula de reversión).
2. **Incentivos por investigación, desarrollo y certificación de seguridad:** Se otorgarán incentivos fiscales o crediticios específicos para proyectos de **investigación y desarrollo (I+D)** orientados a la **nacionalización de componentes de alto valor tecnológico** y a la obtención de **certificaciones de seguridad** superiores para los modelos de producción local, impulsando la mejora continua de la calidad.

Eje D — Coordinación subnacional y control

1. **Acuerdo federal y armonización tributaria:** Se promoverá la firma de un **acuerdo federal automotor** con las provincias para que estas **armonicen sus exenciones o reducciones de ingresos brutos** para los vehículos que entren bajo el programa, y para que ofrezcan una **reducción temporal de la tasa de patentamiento anual**.
2. **Mecanismos antifraude:** Se implementarán mecanismos rigurosos de control, incluyendo un **registro único nacional de *trade-ins***, la exigencia de una **inspección técnica rigurosa** previa a la chatarrización, y la **auditoría constante** por parte de ARCA y del Ministerio/Secretaría de Transporte para asegurar la transparencia y evitar el fraude en la aplicación de los beneficios fiscales.

VII) Comparación internacional

El análisis del mercado automotor argentino se vuelve particularmente revelador, y a la vez crítico, al establecer una **comparación internacional** con mercados de referencia. La evidencia es ineludible: el mismo modelo de automóvil 0 km exhibe un precio de venta al público

significativamente más elevado en Argentina que en países vecinos como **Chile o Brasil**, e incluso en mercados maduros como **Estados Unidos**. Esta diferencia de precios no responde a una mayor calidad o valor agregado intrínseco de las unidades locales, sino que es el resultado de una convergencia de factores fiscales, logísticos y macroeconómicos que imponen una **prima de costo** desmedida sobre el sector y, consecuentemente, sobre el consumidor.

Las **causas principales de los precios excesivamente altos** en la adquisición de vehículos nuevos en Argentina son multifactoriales. En el plano fiscal, existe una **presión impositiva agregada** inédita, resultante de la acumulación del **Impuesto al Valor Agregado (IVA)**, el restrictivo **Impuesto Interno** (particularmente el llamado "al lujo"), y los **derechos de importación o aranceles** que gravan tanto vehículos terminados como insumos. Esta carga fiscal se ve agravada por los **impuestos provinciales** (como Ingresos Brutos) y las tasas municipales que se trasladan en cascada. En contraste, mercados como el chileno, caracterizado por su apertura, o el brasileño, con una estructura tributaria distinta sobre su fuerte producción local, logran una menor carga efectiva al consumidor final. A la presión fiscal se añaden los **altos costos logísticos y de producción** derivados de la ineficiencia de la infraestructura interna y de la burocracia aduanera. Crucialmente, la **inestabilidad macroeconómica**, reflejada en la volatilidad del **tipo de cambio** y la falta de **previsibilidad regulatoria y fiscal**, obliga a terminales y concesionarios a incorporar una sustancial **prima de riesgo** en los precios finales, penalizando al comprador por la incertidumbre del sistema.

El programa propuesto está diseñado para atacar directamente estas causas, no solo desde la demanda, sino también desde la oferta, mediante estrategias enfocadas a la mejora de la competitividad y la accesibilidad de precios,

La principal estrategia es implementar la **baja focalizada y temporal de impuestos nacionales** (principalmente IVA e Impuesto Interno) exclusivamente sobre los modelos que cumplan los objetivos de eficiencia y seguridad. Esta intervención es el mecanismo más directo para aliviar el costo final y alinear los precios con estándares regionales, convirtiendo la adquisición en una opción accesible para un mayor segmento de la población. Asimismo, para abordar los costos de producción, se plantea **reducir temporalmente los aranceles a insumos estratégicos** (moldes, matrices y componentes clave). Sin embargo, esta medida está estrictamente **condicionada** a que la industria asuma el compromiso de aumentar el **contenido nacional** de sus vehículos en el mediano plazo y sostenga el empleo. Esta reciprocidad es vital: el alivio arancelario debe traducirse en una reducción de costos para el consumidor y en un fortalecimiento del *cluster* industrial local, no solo en un mayor margen de ganancia para las empresas.

Por otro lado, es un objetivo macroeconómico del programa **estabilizar las reglas del juego**, especialmente en lo referente a los umbrales de aplicación del Impuesto Interno. La eliminación de la necesidad de correcciones trimestrales y la provisión de un marco fiscal predecible permiten a las terminales la planificación a largo plazo, resultando en la **disminución de la prima de riesgo macroeconómico** que actualmente infla los precios de lista.

La política se complementa con la **facilitación del acceso a líneas de financiamiento subsidiadas** con tasas preferenciales y la promoción de **seguros competitivos**. Al reducir el costo del dinero y el costo financiero total de la compra, se mejora significativamente la accesibilidad, haciendo que la cuota mensual sea asumible para una mayor cantidad de hogares y empresas.

No obstante, la implementación de cualquier programa de incentivos fiscales conlleva riesgos inherentes, los cuales han sido identificados y se mitigarán mediante un diseño de política riguroso y auditable: La posible disminución directa de la recaudación se mitiga mediante una **focalización estricta** (beneficios solo para modelos con criterios de eficiencia y seguridad), la **duración limitada** del programa y la exigencia de **contraprestaciones directas**, como el *trade-in* obligatorio del vehículo viejo. La pérdida fiscal se buscará compensar con los **efectos dinámicos positivos**: mayor recaudación indirecta derivada del incremento de la actividad económica, mayor recaudación por patentes (unidades nuevas tienen mayor base imponible) y, crucialmente, el **ahorro proyectado en externalidades negativas** (menor gasto sanitario por siniestralidad, menor importación de combustibles).

En este sentido, para evitar que el programa beneficie desproporcionadamente a sectores de altos ingresos, se establecerá una **limitación del beneficio por segmento** (imponiendo un tope de valor del vehículo para acceder al incentivo fiscal). Además, se diseñarán **bonos de *trade-in* mayores o específicamente focalizados** para familias de ingresos medios y bajos que accedan a vehículos de gama inicial o media, garantizando la equidad social del programa.

Como se explicó previamente, también se implementará un **control obligatorio y una verificación técnica rigurosa** de la baja. Se creará un **registro único nacional de *trade-ins***, auditado de forma cruzada por AFIP y el Ministerio de Transporte, para asegurar que el vehículo antiguo sea efectivamente destruido y no se recicle en el mercado informal.

VIII) Métricas de éxito

La efectividad de esta política pública será medida a través de un conjunto de **métricas de éxito** que trascienden el mero incremento de las ventas, enfocándose en el retorno social, ambiental y económico de la inversión fiscal. Estas métricas permitirán una evaluación objetiva y basada en datos de la política, asegurando la transparencia y la rendición de cuentas.

La primera línea de evaluación se centrará en la respuesta del mercado y en la modificación estructural del conjunto automotor: se medirá el **incremento porcentual anual en la comercialización de aquellos modelos que cumplan con los criterios de eficiencia y seguridad**, señalando la efectividad de los incentivos fiscales para reorientar la demanda. El éxito estructural se reflejará en el **porcentaje de reducción en la edad promedio de los vehículos en circulación**, un indicador clave de la modernización de la flota, dado que el programa exige el *trade-in* y la chatarrización de unidades antiguas.

Los objetivos ambientales y de seguridad son los pilares del beneficio colectivo, y su cuantificación es fundamental. Se calculará el **volumen total de dióxido de carbono equivalente evitado anualmente** como resultado de la sustitución de vehículos antiguos por unidades más limpias y eficientes, lo que demostrará el aporte directo de la política a los compromisos de mitigación climática y a la calidad del aire. Esta métrica se complementará con la más importante para el impacto social: la **reducción verificable en las tasas de mortalidad y lesiones graves por cada kilómetro recorrido**. El recambio de unidades sin tecnologías de seguridad por vehículos 0 km equipados con ABS, ESP y múltiples *airbags* generará un ahorro de vidas humanas y una disminución del impacto traumático y del gasto sanitario.

Finalmente, la viabilidad del programa se confirmará mediante el análisis de su sustentabilidad fiscal y su valor social. Se realizará un **análisis de costo-beneficio riguroso** para determinar el **impacto fiscal neto** del programa (la reducción directa en la recaudación por la baja de impuestos) en comparación con el **ahorro social cuantificable**. Este ahorro incluye, principalmente, los **costos evitados en el sistema de salud pública** derivados de la menor siniestralidad, la **reducción del gasto en importación de combustibles** debido a la mayor eficiencia energética, y el incremento en la recaudación indirecta generada por el mayor dinamismo económico y la venta de unidades de mayor valor. El éxito de la política implicará que el valor del ahorro social y la recaudación indirecta **superen el costo fiscal directo** de los incentivos, demostrando que la intervención es un instrumento de desarrollo y no un mero gasto.

IX) Conclusiones

La política pública propuesta en este trabajo trasciende la mera gestión fiscal para convertirse en una **intervención estratégica con implicaciones profundas para la modernización integral de Argentina**. Reconocemos que la estructura impositiva actual es la principal creadora de una distorsión de mercado insostenible, haciendo que el acceso a vehículos nuevos sea prohibitivo y, de facto, **condenando a la ciudadanía a operar con una flota vehicular obsoleta** que impone costos sociales y económicos inaceptablemente altos en términos de siniestralidad, contaminación ambiental y dependencia energética. Este programa no aborda esta distorsión como un obstáculo pasivo, sino como una **oportunidad regulatoria y de ingeniería fiscal** para rediseñar la palanca tributaria con una visión de desarrollo productivo y humano a largo plazo.

El análisis de mercado ha demostrado de manera fehaciente que la desproporcionada carga tributaria, acumulada y superpuesta, es la causa fundamental del sobreprecio relativo y de la falta de competitividad de los automóviles en Argentina. Ante este hecho, la respuesta del estado debe ser **coherente, técnicamente sólida y quirúrgicamente precisa**: un paquete de medidas que articule **reducciones tributarias temporales y estrictamente focalizadas** sobre la demanda con la exigencia de un **plan de baja (*trade-in*)** vinculante y la provisión de **financiamiento preferencial accesible**. Esta es una intervención **técnicamente defendible y económicamente racional**, pues su objetivo no es una simple condonación generalizada de impuestos, sino la utilización del instrumento fiscal para **orientar la demanda de manera inteligente** hacia unidades que cumplan con los más altos estándares internacionales de eficiencia, seguridad activa y pasiva, y bajas emisiones, beneficiando el interés colectivo por encima del interés particular.

La importancia estratégica de esta política radica en su capacidad para lograr el **cierre de la brecha tecnológica y de seguridad** que hoy separa a Argentina de las naciones con mejor desarrollo vial. La modernización de nuestra flota vehicular es un **pilar no negociable** para reducir drásticamente la tasa de fatalidad en las rutas y avenidas, mejorar la calidad de vida urbana a través de la **disminución verificable de la contaminación del aire** y, simultáneamente, **fortalecer la matriz productiva** al exigir mayor eficiencia, contenido de valor agregado e innovación a la industria nacional a cambio de los incentivos fiscales.

Para proteger las arcas públicas y asegurar la eficacia, se han diseñado **salvaguardas fiscales rigurosas y mecanismos de control anti-fraude exhaustivos** para garantizar la integridad del programa y mitigar cualquier riesgo de abuso o desviación de recursos. Las referencias a los **marcos**

normativos de ARCA y las recientes **medidas sobre aranceles a insumos** confirman que el **precedente legal y la capacidad política** para ajustar los cuadros impositivos existen y pueden ser utilizados con fines de fomento y desarrollo.

En conclusión, la implementación exitosa de este programa representa la **decisión estratégica de invertir activamente en modernidad, seguridad y competitividad**. Los beneficios sociales y productivos esperados (que incluyen el ahorro en costos de salud pública por accidentes evitados, la mejora en la balanza comercial energética por la reducción de importación de combustibles, y el impulso al empleo calificado) son susceptibles de ser cuantificados a través de las métricas de éxito y están proyectados para **compensar ampliamente el costo fiscal directo** de los incentivos. Este programa es fundamentalmente más que una simple promoción de ventas; es una apuesta por una Argentina que prioriza la seguridad de sus ciudadanos, la sostenibilidad de su entorno y la resiliencia de su industria, cerrando la brecha de modernización y transformando una histórica distorsión impositiva en una oportunidad concreta y auditada de progreso sostenido y equitativo.

ng