

## PROYECTO DE RESOLUCION

LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION

### RESUELVE:

Dirigirse al Jefe de Gabinete de Ministros en los términos del artículo 100 inciso 11 de la Constitución Nacional, para que en relación a diversas normativas administrativas y autorizaciones efectuadas por el Ministerio de Transporte que encarecen el servicio de verificación técnica de las unidades de transporte de pasajeros y de carga y otorgan virtuales monopolios de funciones eminentemente estatales en organizaciones privadas, informe:

1º) Razón por la cual la expedición del certificado que convalidan modificaciones en unidades 0 km que se incorporan al servicio de transporte de pasajeros y de carga en cumplimiento de la licencia de configuración de modelo (LCM, no está a cargo de los talleres habilitados para efectuar la Revisión Técnica Obligatoria a pesar de llevarse a cabo en ellos, sino por ingenieros certificadores habilitados a ese fin por una asociación civil denominada “Comisión de Ingenieros Certificadores”.

2º) Razón por la cual la expedición del certificado que convalidan modificaciones en unidades usadas afectadas al servicio de transporte de pasajeros y de carga en cumplimiento de la licencia de configuración de modelo (LCM), no está a cargo de los talleres habilitados para efectuar la Revisión Técnica Obligatoria a pesar de llevarse a cabo en ellos, sino por ingenieros certificadores habilitados a ese fin por una asociación civil denominada “Comisión de Ingenieros Certificadores”.

3º) Motivo por el cual la Agencia Nacional de Seguridad Vial celebró un convenio con la Comisión de Ingenieros Certificadores otorgándole la potestad de designar profesionales con la exclusividad para expedir los certificados de aptitud para el trámite de otorgamiento de la licencia de configuración de modelo, todos ellos residentes en la ciudad de Buenos Aires, quienes perciben un arancel por esa tarea que llevan adelante en forma remota y sin tomar contacto con las unidades y sobre la base de una fotografía que le remite el taller de Revisión Técnica Obligatoria.

4º) Motivo por el cual no se encomienda esa labor de control a los talleres de Revisión Técnica Obligatoria, todos ellos con directores técnicos que son profesionales ingenieros con aptitud e idoneidad técnica y profesional para llevar adelante esa certificación *in situ* y sin necesidad de cargar un arancel al titular de la unidad.



5°) Remita copia del acuerdo celebrado entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Comisión de Ingenieros Certificadores, con todos los antecedentes de dicha contratación, incluyendo los vinculados a la constitución de la Comisión mencionada y el listado de los certificadores habilitados.

6°) Razón por la cual los talleres de Revisión Técnica Obligatoria están siendo obligados a pagar sin ningún tipo de servicio o contraprestación a la empresa Soluciones Digitales a Medida SAS, CUIT 30-71584472-5, con domicilio en calle Lavalle 166 Piso 6to. Oficina C de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y constituida el 22/11/2017, por imposición de la Gerencia de Fiscalización Técnica Automotor de la CNRT comunicada por nota NO-2020-65740798-APN-CNRT en relación al Registro de Control de Modelo (RCM).

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

La Ley Nacional de Tránsito (ley 24.449) y su reglamentación (decreto 779/95), imponen la revisión técnica obligatoria (RTO) periódica del parque automotor.

En el caso de las unidades de transporte de pasajeros y carga que realizan servicios interjurisdiccionales sujetos a la órbita federal, esas verificaciones se llevan a cabo en talleres habilitados a ese fin por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y la Comisión Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT).

Tales talleres deben contar en forma obligatoria con un director técnico con título de ingeniero.

Sin embargo, los trámites de Licencia de Configuración de Modelo (LCM), vinculados a la expedición de certificados de aquellos vehículos 0 km o usados que se han reconfigurado en función del uso que les va a asignar su propietarios (por ej. cuando se instala una hidrogrúa en la caja), si bien son llevados a cabo en esos mismos talleres, quedan a cargo de ingenieros designados por una Comisión de Ingenieros Certificadores, a la que por un convenio celebrado con la Agencia Nacional de Seguridad Vial le asignó esa potestad en forma monopólica.

Todo ello con el agravante que la certificación que realizan los ingenieros habilitados por la “Comisión de Ingenieros Certificadores” es llevada a cabo sin constatar personalmente los vehículos, ya que como mencionamos más arriba, todos ellos están radicados en la ciudad de Buenos Aires y no se desplazan para hacer constataciones de los vehículos *in situ*. Esto último demuestra que, en rigor, no existe ninguna fiscalización.

Los responsables o Directores Técnicos de los talleres son los que realizan la inspección, sistematizan y cargan la información, confeccionan los legajos, envían la documentación y una vez que intervino el certificador habilitado y los certificados se encuentran cargados en el sistema, emiten y firman los mismos, asumiendo en consecuencia, la responsabilidad que de ello se deriva.

La función de los “certificadores” queda entonces limitada a cotejar via internet los datos enviados y a aprobar los mismos, habilitando la impresión del certificado.

Vale decir que se ha conferido una función estatal, cual es la de habilitar certificadores, a una entidad privada, que distribuye las habilitaciones de



certificadores entre un grupo de ingenieros que no realiza labor alguna en forma efectiva, duplica innecesariamente los trámites que debe llevar a cabo el empresario transportista que modificó un vehículo de transporte, y percibe por ello un arancel que no encuentra contraprestación efectiva alguna, contribuyendo de tal forma a incrementar los costos de los agentes económicos.

Lo llamativo del caso es que el trabajo lo realizan los talleres desplegados en todo el país, quienes además tienen un director técnico con título de ingeniero y por lo tanto con la incumbencia profesional para llevar adelante esa labor.

Los certificadores designados por la Comisión de Ingenieros Certificadores en cambio residen todos ellos en Buenos Aires, y cobran por un servicio que no prestan ya que se limitan a recibir fotografías que les envían desde los talleres en donde se hace el trabajo.

Además, esa Comisión se arroga la potestad estatal de habilitar o no nuevos ingenieros para “dar el servicio” por el que en realidad cobran pero no brindan.

Esto genera un sobre costo innecesario que deben pagar los transportistas, por lo que a todas luces aparece como una determinación irregular, oscura, arbitraria y tendiente a asegurar un negocio indebido para un grupo de personas al amparo de una cobertura estatal.

En el mismo orden, en fecha reciente la Gerencia de Fiscalización Técnica Automotor de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, ha impuesto a los talleres de Revisión Técnica Obligatoria el pago de un servicio que no se presta de ninguna forma, a una empresa de reciente creación denominada Soluciones Digitales a Medida Sociedad Anónima Simplificada, en lo que también se aprecia como un negocio armado a medida para obtener una ventaja irregular.

La gravedad y trascendencia de ambas disposiciones, las cuales podrían tener una derivación penal, obligan a una pronta evacuación de la presente solicitud de informes.