



“2022 - Año Las Malvinas son argentinas”

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través de la Dirección Nacional de Registros de la Propiedad Automotor y Créditos Prendarios (DNRPA) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), se sirva informar las siguientes cuestiones relacionadas al Decreto N° 32/2018 y las Disposiciones 540/2018, 282/2021 de la ANSV, 323/2019 de la DNRPA, modificatorias y complementarias, para todos los remolques y tráileres destinados al traslado de equipaje, pequeñas embarcaciones deportivas o elementos de recreación familiar, comprendidos en la categoría O1:

1-Brinde información sobre estadísticas de siniestros causados por trailers y remolques en los últimos años, víctimas fatales y otros datos relacionados. Explique sobre la base de qué datos estadísticos se realizó la nueva normativa.

2-Detalle si se cuenta con un registro y seguimiento de la cantidad de tráileres y remolques en categoría O1 que han podido realizar la certificación (Decreto N° 32/18, Disposición 540/2018 ANSV) y están habilitados según la nueva normativa a la fecha actual.

3. Informe del total de tráileres y remolques que están registrados, cuáles son anteriores al año 1995 y cuáles posteriores.

4. Reporte cuál es la cantidad de talleres que se encuentran habilitados para realizar la certificación en el país y cuál es la cantidad de ingenieros matriculados con incumbencia en la materia para realizar el informe correspondiente (Disposición 282/2021 de la ANSV). Indique si hay algún procedimiento o beneficio previsto para aplicar en las provincias donde es muy reducida o inexistente la oferta de talleres habilitados e ingenieros matriculados.

5-Explique los motivos por los cuales no se contempló en la reciente normativa un sistema gradual y con excepciones teniendo en cuenta experiencias previas como los criterios establecidos en el proceso de reempadronamiento del parque automotor cuando se cambió de placa identificatoria, ya sea estableciendo un régimen “voluntario” y con requisitos diferenciales para aquellas unidades igual o anteriores al año de fabricación 2019; “Obligatoria” para las posteriores y “Automática” para las unidades de año de fabricación 2022.

6- Informe la razón y en función de qué antecedentes, estudios previos y/o evaluaciones se dispuso que para casas rodantes el trailer no sea más ancho que el vehículo tractor (Disp. 282/2021 ANSV).



“2022 - Año Las Malvinas son argentinas”

7- Explique los motivos por los cuales se dispuso un patentamiento específico del trailer vinculado con el vehículo que lo va tirando (artículo 1° Disp. 323/2019 DNRPA) y no un patentamiento independiente del vehículo remolcador.

Dip. Gabriela Brouwer de Koning
Dip. Alejandro Cacace

COFIRMANTES

Antola, Marcela – Dip.
Cervi, Pablo – Dip.
Tavela, Danya – Dip.
Carrizo, Ana Carla – Dip.
Tejeda, María Victoria – Dip.
Ascarate, Lidia Inés – Dip.
Stefanni, Héctor Antonio – Dip.
Milman, Gerardo – Dip.
Rodríguez Machado, Laura – Dip.
Crescimbeni, Camila – Dip.
Cipolini, Gerardo – Dip.
Berhongaray, Martín Antonio – Dip.
Asseff, Alberto – Dip.



“2022 - Año Las Malvinas son argentinas”

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En 2018, el artículo 9° del Decreto N° 32/18 sustituyó el inciso d) del artículo 33, del Título V del ANEXO 1 del Decreto Reglamentario N° 779/95, estableciendo en su párrafo octavo que los acoplados, remolques y trailers destinados al traslado de equipaje, pequeñas embarcaciones deportivas o elementos de recreación familiar, comprendidos en la categoría O1, remolcados por vehículos automotores de uso particular, deberán presentar ante la DNRPA, **la certificación de seguridad vehicular** que por normas complementarias se establezca. Además, se establece que deberán portar una **placa identificatoria alternativa** con la identificación dominial del automotor de remolque.

En noviembre 2018 la Disposición 540/2018 de la ANSV creó el **Certificado de Seguridad Vehicular**, a los fines de acreditar el cumplimiento de las condiciones de seguridad activas y pasivas y de emisión de contaminantes por parte de los vehículos de uso particular, incluyendo los vehículos de categoría O1.

En septiembre de 2019 la Disposición 323/2019 de la DNRPA dispuso que los tráileres categoría O1 deberían patentarse de la nueva forma con la identificación dominial del vehículo remolque a noviembre de 2020, lo cual fue **prorrogado por 12 meses** más por la Disposición 195/2020 de la DNRPA.

En 2021 la Disposición 282/2021 de la ANSV dispuso la **creación de un informe técnico específico** (de acuerdo a Dec. 32/2018), que deberá realizarse **como condición previa al otorgamiento del Certificado de Seguridad Vehicular** a todo vehículo categoría O1 (acoplados, remolques y trailers destinados al traslado de equipaje, pequeñas embarcaciones deportivas o elementos de recreación familiar remolcados por vehículos automotores de uso particular), que permita establecer que se encuentran dadas las condiciones de seguridad activa y pasiva necesarias para la circulación de dichos vehículos en el territorio nacional, el cual será de uso obligatorio por parte de los talleres de jurisdicción local.

Es decir, tendrían los propietarios de estos vehículos solo 8 meses para realizar el procedimiento de homologación, que vencía en noviembre de 2021, ya que hasta marzo de 2021 no contaban con el informe técnico específico.

Días antes del 1 de noviembre apareció una disposición emitida por la ANSV en conjunto con la DNRPA (Disposición Conjunta 01/2021), donde se tuvo en consideración la vigencia de la ley de patentes para tráileres categoría O1, pero ante un insistente pedido de varios actores allegados a la actividad, se dió un plazo de información y advertencia hasta el 1 de abril de 2022 a los usuarios que sean detenidos y no tengan la nueva patente reglamentaria de su remolque.

En la actualidad, estos pequeños remolques circulan de conformidad con lo establecido en la Disposición D.N. N° 1136/96, con una placa identificatoria que contiene el número del dominio del



“2022 - Año Las Malvinas son argentinas”

automotor que lo remolca, precedido por el número “101”, pero, como fue explicado, desde el próximo 1 de abril tanto los acoplados, remolques y tráileres destinados al traslado de equipaje, pequeñas embarcaciones deportivas o elementos de recreación familiar, comprendidos en la categoría O1, remolcados por vehículos automotores de uso particular, deberán contar con una nueva placa identificatoria otorgada por la DNRPA, pudiendo ser infraccionados aquellos que no cumplen con la normativa vigente.

No se nos escapa de análisis que la normativa busca el objetivo de dotar de mayor seguridad al tránsito vehicular, pero la nueva exigencia afecta a los usuarios que no podrán circular por carecer de posibilidades materiales y temporales para adecuarse a la norma, la cual incluso en algunos puntos necesita ser modificada por inconsistencias y exigencias que tornarán de incumplimiento forzoso por impracticable. Se les dio muy poco tiempo porque recién en marzo del año pasado la Disposición 282/2021 de la ANSV reglamentó y dispuso la creación de un informe técnico específico a realizarse como condición previa al otorgamiento del Certificado de Seguridad Vehicular.

Claramente debemos velar por la circulación segura en la vía pública, pero sin que esto se convierta en una norma de cumplimiento imposible. Esto, porque quizás sea de fácil cumplimiento para las unidades más nuevas, pero los modelos anteriores a la sanción de la norma necesitan de mayor lapso para su adecuación; dado que deberán remodelarse, realizar las inspecciones y luego inscribir las certificaciones en los respectivos registros para el otorgamiento de las placas identificatorias. Además, son pocos los talleres para realizar las certificaciones y no son de fácil acceso para aquellos usuarios en el interior del país. De esta forma, hubiera sido fundamental poder contar con un plazo razonable, hasta fines del año que viene, para poder asegurar el cumplimiento de la nueva normativa.

Otro punto a mencionar, y que quizás pueda solucionarse eventualmente, -si bien no es el objeto de este proyecto- es una alternativa para los casos en que no pueda cumplirse la nueva normativa, por ejemplo, haciendo un distingo como ocurrió con la registración de Maquinaria Agrícola, Vial e Industrial, distinguiendo aquellas fabricadas antes o después del año 1996, en un primer momento y luego desde 1997, como establecía la Disposición 849/1996 y sus modificatorias. Es que, en el caso de vehículos adquiridos con anterioridad de las disposiciones mencionadas, se exige documentación que o bien no existe o si existió, en muchos casos está extraviada o destruida por el tiempo transcurrido; motivo por el cual la irretroactividad de la norma coloca en la imposibilidad de cumplimiento, entre otras casuísticas.

En este orden de cosas, es necesario entender, dada la escasa fundamentación de las normas que han regulado este nuevo procedimiento, la lógica detrás de algunas de las disposiciones de la citada normativa, así como conocer con mayor detalle el proceso de formación de estas reglas, sobre las aparentes inconsistencias prácticas y/o técnicas que puedan existir, y todo otro dato relevante que coadyuve con el objetivo de lograr hacia el futuro políticas públicas eficientes sobre esta problemática.



“2022 - Año Las Malvinas son argentinas”

Por las razones expuestas, pido el acompañamiento de mis pares a la aprobación de esta solicitud de informe.

Dip. Gabriela Brouwer de Koning
Dip. Alejandro Cacace

COFIRMANTES

Antola, Marcela – Dip.
Cervi, Pablo – Dip.
Tavela, Danya – Dip.
Carrizo, Ana Carla – Dip.
Tejeda, María Victoria – Dip.
Ascarate, Lidia Inés – Dip.
Stefanni, Héctor Antonio – Dip.
Milman, Gerardo – Dip.
Rodríguez Machado, Laura – Dip.
Crescimbeni, Camila – Dip.
Cipolini, Gerardo – Dip.
Berhongaray, Martín Antonio – Dip.
Asseff, Alberto – Dip.