

Proyecto de Declaración

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Artículo 1°: Solicitar al Poder Ejecutivo que arbitre los medios necesarios para dejar sin efecto la Disposición N° 1/2022 de la de la Subsecretaría de Transporte Automotor y, en consecuencia, se elimine el trámite allí establecido para obtener el Informe de Control de Modelo (ICM), por considerarse que es un control del estado del vehículo que genera un costo innecesario al transportista.

Artículo 2°: De forma.

Ana Clara Romero

Diputada Nacional por Chubut

FUNDAMENTOS

El presente proyecto de Resolución tiene por fin solicitar al Poder Ejecutivo que arbitre los medios necesarios para dejar sin efecto la Disposición N° 1/2022 de la de la Subsecretaría de Transporte Automotor y, en consecuencia, se elimine el trámite allí establecido para obtener el Informe de Control de Modelo (ICM).

De conformidad con lo establecido en el artículo 34 de la Ley N° 24449 las características de seguridad de los vehículos librados al tránsito no pueden ser modificadas, salvo las excepciones reglamentadas. Por su parte, el artículo 35 prevé que "Los talleres mecánicos privados u oficiales de reparación de vehículos, en aspectos que hacen a la seguridad y emisión de contaminantes, serán habilitados por la autoridad local, que llevará un registro de ellos y sus características...".

En este contexto, en la reglamentación del artículo 34 mencionado se implementó la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) que deben tener los vehículos para poder circular por la vía pública. La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) será efectuada por talleres habilitados al efecto, los cuales funcionarán bajo la 'Dirección Técnica' de un responsable que deberá ser Ingeniero Matriculado con incumbencias específicas en la materia —artículo 34 inciso 1 del Anexo I del Decreto N° 779/1995, modificado por el artículo 39 del Anexo I del Decreto 1716/2008—.

A través de la Disposición N° 25/2009 de la Subsecretaría de Transporte Automotor se creó, en el ámbito de la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial (CNTSV), el Registro Nacional de Talleres de Modificación y Reparación de Vehículos de Pasajeros y Cargas de Jurisdicción Nacional, con el objeto de realizar la inscripción de los Talleres de Modificación y Reparación de Vehículos. Se aprobó también el Reglamento para la habilitación y control de los talleres de reparación y modificación de vehículos de transporte de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional (Anexo I) y los Manuales para la homologación de tales modificaciones (Anexo II). Se trata de talleres que modifican el estado inicial de la licencia de configuración de modelo y que además están habilitados para

reparar lo que instalan. Tales talleres otorgan certificados de reparación o modificación, que son obligatorios al momento de renovar la RTO.

Luego, en el 2022 la Subsecretaría de Transporte Automotor dictó la Disposición N° 1/2022, a través de la cual se modificó la mencionada Disposición N° 25/2009. Se incorporaron normas concernientes a la certificación de las modificaciones producidas en vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional, extendiendo el registro a nuevos Centros de Certificación, así como también se estableció su régimen regulatorio. En lo que aquí interesa, el artículo 10 de la Disposición establece: "Todo vehículo de transporte automotor de pasajeros, armado en etapas, o de cargas de jurisdicción nacional, que haya sido modificado respecto de su configuración original de fábrica, deberá ser documentado mediante un Informe de Configuración de Modelo (ICM) emitido por un Centro de Certificación o por un ingeniero certificador, según se tratare de vehículo de carga o pasajeros respectivamente, inscriptos en el Registro Nacional de Talleres de Modificación y Reparación de vehículos de Pasajeros y Cargas de Jurisdicción Nacional de la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL (CNTSV). La carencia del mismo, impedirá que el vehículo modificado pueda prestar el servicio de transporte, y tampoco podrá superar el proceso de revisión técnica".

En la práctica, hasta el dictado de la Disposición N° 1/2022, cada vez que el propietario de un vehículo de carga hacía una modificación que alteraba la configuración del modelo del fabricante debía tramitar un certificado en el Taller de Reparación y Modificación autorizado para presentar en los talleres de Revisión Técnica Obligatoria (RTO). Luego del dictado de la Disposición N° 1/2022, para poder transitar legalmente, un vehículo de transporte de pasajeros o de carga que hace una modificación que altera la configuración del modelo del fabricante debe verificar las condiciones técnicas de seguridad del vehículo, mediante la emisión de un Informe de Configuración de Modelo (ICM), para después recién presentar todo en los talleres de RTO.

La Disposición a su vez establece que esa certificación debe hacerse en una red de talleres que depende de la AITA. Es esa entidad la que emite el ICM.

Recién una vez que tiene ese certificado en mano, el dueño del vehículo puede presentarse a hacer la RTO. Se trata, por lo tanto, de un trámite obligatorio.

Ahora bien, el certificado de RTO es ya un documento que indica que las unidades cumplen con los requisitos de ley y que por lo tanto pueden circular en la vía pública prestando servicios. De este modo, la exigencia del ICM se trataría, entonces, de una certificación de la certificación, un trámite más que vuelve más engorrosa la gestión para circular, una pérdida de tiempo y, en definitiva, una reglamentación excesiva.

Además genera un dispendio económico, pues se suma un nuevo arancel para que un ingeniero certificador exclusivamente de la AITA verifique —lo que en muchos casos se hace a través de una fotografía, vía online—, las condiciones técnicas de seguridad del vehículo y emita, previo pago del trámite, el ICM, para después poder efectuar la RTO, lo que también debe costearse.

Se ha efectuado un pedido de acceso a la información pública en los términos de la Ley N° 27257, que ha sido respondido el 31/5/2024 (EX-2024-38658444- -APN-DNPAIP#AAIP – Respuesta). En dicha respuesta principalmente se transcribieron normas involucradas, pero poco se contestó a las consultas efectuadas. En efecto, no ha quedado claro cuáles son los fines de la norma ni se entiende la imposición de un ingeniero certificador matriculado exclusivamente de la AITA, lo que implicaría una preferencia evidente hacia dicha asociación. La cuestión económica tampoco ha quedado establecida.

Las circunstancias señaladas resultan suficientes para dejar en evidencia la ineficiencia del sistema implementado a partir de los establecido en la Disposición N° 1/2022, cuya razón de ser no encuentra sustento alguno más que beneficiar a unos pocos y perjudicar a los transportistas. Dejar sin efecto lo allí previsto permitiría beneficiar dicha industria y solucionaría en parte el problema a los ingenieros que están matriculados en las provincias.

Por los motivos expuestos es que solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de declaración.