

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.- Sustitúyase el título de la Ley N° 2.265, promulgada bajo Decreto N° 202/007 del 31/01/2007 por el de “Verificación Técnica Vehicular Optativa”.

Artículo 2.- Sustitúyase el Artículo 1° de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado bajo los siguientes términos **“Objetivos. Son objetivos de la presente garantizar un sistema de revisión y realización de verificación técnica vehicular optativa, para aquellos ciudadanos que requieran la misma por el motivo que estimen necesario”**.

Artículo 3.- Modifíquese el Artículo 2° de la Ley N° 2.265, el cual establece el ámbito de aplicación, quedará redactado de la siguiente forma: **“Ámbito de la Aplicación. La presente ley rige para todos los vehículos y motovehículos radicados en la Ciudad de Buenos Aires que pretendan circular en jurisdicciones del territorio argentino donde rija la verificación técnica vehicular obligatoria.”**

Artículo 4.- Deróguese el artículo 4 de la Ley N° 2.265.

Artículo 5.- Modifíquese el artículo 5 de la Ley N° 2.265, quedará redactado de la siguiente forma: **“Garantía de Libertad de Tránsito. Se podrá circular libremente respetando las condiciones mínimas de seguridad activa y pasiva y de emisión de contaminantes fijados por la presente ley y los establecidos en la Ley N° 24.449 para los vehículos radicados en otras jurisdicciones. Queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por carecer o no mantener vigente y aprobada la verificación técnica prescrita en el Título III de la presente. Sin embargo, cuando por el evidente mal estado del vehículo se ponga en riesgo la seguridad pública se procederá de conformidad a lo establecido por la Ley Nacional N° 24.449”**.

Artículo 6.- Sustitúyase el Artículo 6 de la Ley N° 2.265, e incisos a) y b), por el siguiente texto: **“Modalidades. El sistema de Revisiones Técnicas Vehiculares observará en caso de que sea requerido, una Verificación Técnica (VT) realizada en Estaciones de Verificación fijas habilitadas a ese fin, efectuada bajo el régimen de concesiones del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.”**

Artículo 7.- Sustitúyase el título III de la ley N° 2.265 por el siguiente **“VERIFICACIÓN TÉCNICA (VT) OPTATIVA”**.

Artículo 8.- Deróguese los Artículos 13, 14, 14 bis, 14 ter, 15, 15 bis, 15 ter y 16 de la Ley N° 2.265 en su totalidad.

Artículo 9.- Elimínese la palabra “obligatoria” del Artículo 18, párrafo 2° de la Ley N° 2.265, quedando redactado de la siguiente forma **“Las Estaciones de Verificación tendrán como actividad exclusiva la realización de Verificación Técnica y contarán con un sistema de registro de revisiones en el que figurarán todas las revisiones técnicas efectuadas, sus resultados y las causales de rechazo en caso de corresponder.”**

Artículo 10.- Modifíquese el Artículo 19 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente forma: **“Vehículos propulsados a GNC o con Combustible Mixto Diesel-GNC. Todos los vehículos y motovehículos propulsados a Gas Natural Comprimido (GNC) o con mezcla de éste, para poder acceder a la Verificación Técnica (VT) deberán exhibir la documentación que acredite el cumplimiento de las Resoluciones ENARGAS N° 139/95, N° 2.603/02 y sus modificatorias o ampliatorias.”**

Artículo 11.- Modifíquese el Artículo 20 de la Ley N° 2.265, quedará redactado de la siguiente forma: **“Documentación. La Estación de Verificación, una vez aprobada la verificación técnica del vehículo o motovehículo, deberá confeccionar por duplicado un Certificado de Aprobación de Verificación Técnica (CAVT) formato papel o digital, entregando una copia al usuario y conservando la restante para su archivo. La autoridad de aplicación dispondrá la manera de identificación de la habilitación**

otorgada a la unidad para facilitar el control a simple vista por parte de las autoridades en la vía pública, incluso para las unidades que gozan del período de gracia establecido en el segundo párrafo del artículo 14 de esta ley, en este caso será totalmente gratuita para el usuario. La identificación señalada precedentemente deberá coincidir con la consignada en el Certificado de Verificación Técnica (CVT), el que mantendrá el mismo tipo de características de seguridad. Para los controles en la vía pública, no es necesaria la oblea identificatoria y el Certificado de Aprobación de Verificación Técnica (CAVT), si se cuenta con el certificado online válido y vigente que haya sido autorizado por la Autoridad de Aplicación ya será suficiente."

Artículo 12.- Deróguese el Artículo 21 de la Ley N° 2.265 en su totalidad.

Artículo 13.- Modifíquese el Artículo 22 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente forma: **"Precio de la Verificación.** La Verificación Técnica (VT) a llevarse a cabo en las Estaciones de Verificación será arancelada según las tarifas aprobadas por la autoridad de aplicación a ese fin para cada categoría de vehículo, con las excepciones previstas en el artículo siguiente. Las reverificaciones que se realicen, con motivo de una desaprobación original, dentro de los sesenta (60) días hábiles de efectuada la verificación, serán gratuitas."

Artículo 14.- Modifíquese el Artículo 23 de la Ley N° 2.265 por el siguiente texto: **"Bonificaciones tarifarias.** Están exentos del pago de la tarifa los usuarios que cumplan los siguientes requisitos:

1. Sean jubilados o pensionados, o mayores de sesenta y cinco (65) años, indistintamente de la categoría jubilatoria que perciban, excepto de aquellos comprendidos por el Artículo 1 de la Ley 24.018 que carecerán de bonificación tarifaria alguna;
2. Sean discapacitados que posean un vehículo con adaptaciones especiales relacionadas con su discapacidad, sin importar el valor del mismo.
3. Sean discapacitados que posean un vehículo sin adaptaciones especiales cuyo valor sea menor al doble del mínimo indicado para el pago del impuesto a la radicación de vehículos en la Ciudad de Buenos Aires."

Artículo 15.- Sustitúyase el título IV de la ley N° 2.265 por el siguiente **"CONCESIÓN DEL SERVICIO DE VERIFICACIÓN TÉCNICA OPTATIVA"**.

Artículo 16.- Modifíquese el Artículo 24, párrafo 1° de la ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente forma: **"Concesiones.** El Poder Ejecutivo llamará a licitación pública nacional e internacional para la Concesión de la Prestación del Servicio de Verificación Técnica de los vehículos radicados en su jurisdicción y optativa de los radicados en jurisdicciones extrañas. El plazo de la concesión será de cinco (5) años y deberá contar con un mínimo de una (1) estación de verificación."

Artículo 17.- Deróguese los Artículos 27, 28 y 31 de la ley N° 2.265 en su totalidad.

Artículo 18.- Facúltase a las personas jurídicas debidamente inscriptas ante el Registro Público de Comercio, siempre y cuando conste en sus estatutos, a brindar un servicio de Verificación Técnica Vehicular Optativa de manera privada, debiéndose reglamentar en un plazo no mayor a 180 (ciento ochenta) días de sancionada la presente, los requisitos administrativos para su funcionamiento comercial.

Artículo 19.- Comuníquese, etc.

Fundamentos:

La verificación técnica vehicular (VTV) se ha convertido desde su implementación en otra fuente de ingresos para la ciudad a costa de la renta de los individuos para el simple fin de recaudar ganancias por el GCABA de manera ineficiente. Destacamos que las Verificaciones Técnicas Vehiculares fueron otorgadas por licitación pública y a través de un contrato de concesión entre GCABA y el Adjudicatario, o sea, mediante contratos administrativos regidos por sus Pliegos de

Condiciones Particulares - P.C.P., Pliego de Bases y Condiciones Generales - P.C.G., junto a su correspondiente Pliego Técnico, que hoy avasallan la propiedad privada del ciudadano en cuanto a que el contrato no podría por sí disponer efectos perjudiciales respecto de terceros, como lo es la tarifa a abonar por los usuarios de los servicios de verificación, es decir, si bien se posee un cuadro tarifario por la autoridad estatal competente, la adjudicataria termina percibiendo muchas veces **“el arancel de verificación sin efectuar la prestación y sobre la base de su sola comunicación a la Administración de haber efectuado las citaciones pactadas a los**

transportistas”^[1], es decir, aquellos propietarios que por cuestiones de índole personal no pudieron acceder a la cita pactada, pierden el turno sin efectuarse el reintegro de la suma paga, la cual hoy asciende a PESOS CUATRO MIL VEINTICUATRO (\$4.024) para vehículos, y PESOS MIL QUINIENTOS TRECE (\$1.513) para motovehículos^[2], debiendo pactar una nueva cita junto a un nuevo pago. En simultáneo, los servicios de mantenimiento de postventa vehicular de las marcas reconocidas y habilitadas en el territorio nacional ofrecen un servicio de VTV de similares características a los efectos de mantener la garantía vehicular y que en adición proveen el cambio de aceite, filtros, entre otros, mientras que las sedes concesionadas por el Estado no. Por lo que, si el propietario de un vehículo pretende mantener la garantía de fábrica y en simultáneo debe llevar a cabo una VTV de índole “estatal”, se encuentra abonando DOS (2) veces por un servicio de similares prestaciones, afectando una vez más el bolsillo de todos los porteños.

Otro problema que presentan hoy y a consecuencia del COVID-19, es que al haberse suspendido las verificaciones técnicas en época de cuarentena, entendiéndose que estas se efectúan bajo un cronograma habitual según el número de terminación de la patente y con un plazo de 12 meses entre la VTV efectuada y la próxima, comenzaron alterarse los plazos publicados por el GCABA. Supongamos el propietario de un vehículo que adquirió un turno en el mes de Octubre para efectuar la VTV vencida de su vehículo, cuya patente finaliza en 2 y que le correspondería hacerla en Febrero. Tal como vemos, transcurridos 4 meses ese ciudadano ya se encuentra obligado a efectuar una nueva VTV y con un nuevo aporte a las arcas de la Ciudad. Claramente el sistema de finalización de patentes no aporta solución alguna ante estas eventualidades. Por su parte, la VTV no solo afecta al ciudadano, sino que en el tiempo también afecta al adjudicatario de la concesión. En tal sentido, quepa destacar que uno de los problemas recurrentes en Argentina es la inflación, originada por la emisión monetaria empobrecedora, práctica común de los Gobiernos Nacionales a través de los últimos años. La inflación afecta directamente la ejecución de todo contrato debido a la alteración inicial del equilibrio económico-financiero acorde a su larga duración y al volumen de recursos que suelen emplearse en ellos.

Ante la característica de la contratación pública, los principios de inmutabilidad del contrato (“lex contractus”) y distribución de riesgos (“periculum rei”) toman una importancia tal, acorde a que es la Autoridad concedente quién decide cuándo incrementar el cuadro tarifario ante su buen “saber y entender”, sin la adjudicataria ser oída en cuanto a sus costos operativos, provocando pues una ruptura de la ecuación económica financiera del Contrato que luego, en el supuesto caso de que la empresa solicite que se diera por rescindido el Contrato ante el quiebre de dicha ecuación y por causas ajenas a ella, terminan siendo siempre estas últimas las que deben soportar multas o prohibiciones para contratar con el Estado en lo sucesivo.

Por último en cuanto al perjuicio económico, en caso de que el ciudadano opte por una VTV en un centro de mantenimiento oficial, ante eventuales daños tanto en el servicio o que repercutan a futuro en el rodado, podrán trasladar la responsabilidad a estos mismos, y no solo ello, sino que esta medida afectaría positivamente el mercado, por el simple hecho de generarse una competencia entre la oferta y demanda, donde aparecerán nuevos actores ofreciendo este servicio y el ciudadano eligiendo el mejor precio para ello.

Ahora bien, Argentina forma parte de los Estados miembros de las Naciones Unidas que adoptaron en septiembre de 2015, la Agenda 2030 y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), con el objeto de alcanzar un mundo justo, equitativo e inclusivo. En este sentido, destacamos el objetivo N° 13 de “Acción por el Clima”, que insta a adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. Vemos pues la positividad de los indicadores que el Gobierno Nacional viene

recolectando y tal es así, que el presidente de la Cámara Empresaria de Medio Ambiente, Gabriel Valerga, se suma en idéntica línea a través de una entrevista fechada el 08 de Marzo de 2021 al portal “www.energíaestratégica.com”^[3], donde detalla que *“hay una creciente disminución de GSI”* (gases invernadero), y que *“[...] De todas maneras, si quitamos el efecto pandemia, hay aproximadamente entre un 2 y 3% de disminución per cápita. Estamos en un aporte de 200.000 de kilo toneladas de dióxido de carbono. Lo que significa que serán aproximadamente 4,2 toneladas per cápita”,* Además, Valerga informó que el país se encuentra en el puesto 155 de países emisores, por lo que *“nuestro aporte no es algo relevante a nivel planetario [...]”*.

No solo ello, según como pudo observarse previo al encuentro de Glasgow celebrado el 31 de Octubre de 2021, varios portales de noticias trascendentes informaban de los excelentes indicadores que poseía Argentina en materia de emisiones: **“En términos de transición energética y emisiones, Argentina se encuentra muy bien posicionada en el ranking global. Las emisiones argentinas de gases de efecto invernadero no llegan a representar el 1% de las emisiones globales, frente a Estados Unidos que emite el 15% o China que emite el 28%.”**^[4]

En diálogo con Infobae, *“el vicepresidente de Upstream (exploración y producción) No Convencional de YPF, Pablo Iuliano, explicó que “las emisiones de gases de efecto invernadero son un tema que nos preocupa y ocupa. Es necesario partir de la base que la Argentina tiene una matriz energética muy limpia, no generamos energía a partir de carbón, que es el principal responsable de estos gases; el 50% de nuestra matriz es gas natural y el 15% se reparte entre energía nuclear y otras renovables que no provocan gases de efecto invernadero”*.

Todo ello se debe gracias a la Ley de Tránsito Nacional N° 24.449 y modificatorias, que ya venían previendo el control sobre la emisión de gases y ruidos vehiculares, tales como su Artículo 48 sobre **prohibiciones**, inc. w) *“Circular con vehículos que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios”,* prohibiciones que NO fueron comprendidas en la Ciudad de Buenos Aires bajo el ANEXO I de la Ley N° 2148 - Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Que en consecuencia, en la órbita de la Ciudad encontramos la Ley N° 1.356 de Calidad Atmosférica y la N° 1.540 de Control de Contaminación Ambiental quienes en profundidad regulan dichas temáticas.

Asimismo, las automotrices cumplen rigurosos exámenes y verificaciones, previo a la comercialización de los vehículos y que hacen a la seguridad vial: a través del Decreto N° 779/95 se aprobó la reglamentación de la Ley N° 24.449, ya mencionada, y en este contexto el artículo 28, cuyo texto fuera sustituido por el artículo 5° del Decreto N° 32/2018, dispone que, *“para poder ser librados al tránsito público y autorizarse su comercialización, **todos los vehículos automotores, acoplados y semiacoplados, de producción seriada y CERO KILOMETRO (0KM), ya sean fabricados en el país o que se importen, deberán contar con la respectiva Licencia para Configuración de Modelo (LCM) y la Licencia para Configuración Ambiental (LCA), otorgada por las autoridades competentes, estableciendo asimismo que la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y SERVICIOS del MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, en relación a la LCM, la SECRETARÍA DE CONTROL Y MONITOREO AMBIENTAL del MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, en relación a la LCA, y la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, son las autoridades competentes en materia de fiscalización de las disposiciones reglamentarias de los artículos 28 a 33 de la Ley N° 24.449.”***

De hecho, en idéntica línea encontramos la Resolución N° 385/2018 del entonces llamado Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable, donde en su Artículo 2° profesa: *“Incorpórese en el artículo 6° de la Resolución de la ex Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable N° 35 de fecha 23 de febrero de 2009, texto sustituido por el artículo 2° de la Resolución de la ex Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable N° 1464 del 29 de diciembre de 2014, y a continuación del texto establecido en el mismo, el siguiente texto:*

“Para todo vehículo pesado y/o motor que equipe al mismo, que se fabrique o importe con destino a su comercialización en el mercado interno argentino, como así también a todo vehículo liviano y/o motor que equipe al mismo que se fabrique o importe con destino a su comercialización en el mercado interno argentino, originarios de países donde es aplicable la normativa a que alude el

presente párrafo, se podrá certificar los límites de emisiones contaminantes gaseosas de acuerdo con lo establecido en las condiciones normalizadas de medición estipuladas por la AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL de los ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA (US-EPA), en el llamado “Code of Federal Regulation” título 40, parte 86-“Control of air pollution from new vehicle engines”, método FTP-75; debiendo cumplir con los límites descriptos en estándar TIER 2 Bin 5 y sus sucesivas modificaciones para las categorías de vehículos light duty vehicles [LDV], light duty truck [LDT], médium duty passenger vehicles [MDPV].

Asimismo, dichos vehículos deberán cumplir con el estándar correspondiente a la mencionada legislación respecto de los requisitos técnicos del sistema de diagnóstico a bordo (OBD-US) y niveles de emisiones evaporativas de hidrocarburos (CFR - Code of Federal Regulation - título 40, parte 86) y de cárter, en caso de ser aplicables.”

En consecuencia, todo lo anteriormente demuestra que ya existe regulación que obliga a las automotrices a efectuar los pertinentes controles en su cadena de producción a fines de que sus vehículos puedan ser autorizados para su comercialización, reduciendo la emisión de CO2 y ruidos, lo cual quedó demostrado también el impacto positivo que la ejecución de dichas normas tuvieron a través de severas mediciones ambientales con los resultados de los indicadores de dióxido de carbono, entendiéndose que **la VTV no tiene razón “ambiental” de ser** para los propietarios de un vehículo, **ya que venimos cumpliendo rigurosamente y alcanzando a grandes pasos los objetivos propuestos para la Agenda 2030.** Si sumamos el avance tecnológico y que las automotrices comenzaron a acelerar la producción de vehículos eficientes y amigables con el planeta, la venta de vehículos eléctricos que se aceleró en 2020 a nivel mundial, tales como Tesla, encabezando la producción con un aumento del 43% respecto al 2019, nos encontramos claramente en una transición de transferencia tecnológica que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires debiera responder con la altura que amerita, o sea, con la infraestructura adecuada para el uso y recarga de vehículos eléctricos.

En síntesis, hoy la VTV persigue un fin de índole “recaudatorio”, donde sólo un porcentaje de dicha ganancia la percibe el concesionario, viendo en última instancia el GCBA abultando sus arcas por el simple hecho de que un ciudadano “posea” un rodado, como si el “progresar” sea una mala palabra que debiera ser sancionada. Con la potestad de poder realizar la verificación técnica de sus vehículos en los centros de servicios oficiales y sin la necesidad de re-hacerla bajo la órbita de la ciudad, los conductores y dueños de vehículos no se verán en la necesidad de ver disminuidos sus ingresos y podrán disponer de sus bienes con mayor libertad.

Por todo lo expuesto solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.

[1] “Sociedad Argentina de Control Técnico de Automotores SA c/GCBA s/concesión de servicios públicos - recurso de apelación ordinario concedido” y su acumulado. Trib. Sup. Just. Bs. As. (Ciudad). 21/11/2013.

[2] <https://www.buenosaires.gob.ar/tramites/vtv>

[3] <https://www.energiaestrategica.com/argentina-disminuyo-entre-2-y-3-la-emision-de-gases-de-efecto-invernadero-per-capita/>. Consulta: 27/02/2022

[4] <https://www.infobae.com/america/medio-ambiente/2021/10/21/la-argentina-produce-menos-del-1-de-las-emisiones-globales-de-gases-de-efecto-invernadero/>. Consulta: 27/02/2022