**PROYECTO DE LEY**

VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR VOLUNTARIA (VTVV)

TÍTULO I

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 1°. - DEROGACIÓN. Derógase la ley 2.265 de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria.

Artículo 2°.- OBJETO. El objeto de la presente Ley es establecer un sistema de verificación técnica vehicular voluntaria que incentive el incremento de la seguridad vial de forma no coactiva de los vehículos y motovehículos que circulen en el territorio de la Ciudad de Buenos Aires, con las excepciones previstas en la presente Ley y en la normativa respectiva.

Artículo 3º.- ÁMBITO DE LA APLICACIÓN. La presente ley rige para todos los vehículos y motovehículos radicados en la Ciudad de Buenos Aires o en otra jurisdicción que circulen dentro de los límites territoriales de la Ciudad de Buenos Aires.

Artículo 4º.- AUTORIDAD DE APLICACIÓN. COMPETENCIA. FUNCIONES. El Poder Ejecutivo designa la Autoridad de Aplicación de la presente Ley, la que estará integrada por representantes del área de Tránsito.

Entre sus funciones la Autoridad de Aplicación se encargará de gestionar lo relativo a la Verificación Técnica Vehicular Voluntaria (VTVV) de cualquier vehículo o motovehículo que circule por la Ciudad de Buenos Aires y residualmente respecto del régimen jurídico de la derogada Verificación Técnica Vehicular Obligatoria, conforme las modalidades de verificación técnica previstas en la presente Ley.

Artículo 5º.- GARANTÍA DE LIBERTAD DE TRÁNSITO. Queda garantizada la libre circulación de los vehículos y motovehículos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, incluidos los radicados en otras jurisdicciones, con la excepción de que la autoridad de circulación identifique un evidente mal estado del vehículo que ponga en riesgo la seguridad de terceros o se detectaran anomalías de la suficiente envergadura que hagan suponer a la autoridad que la circulación de ese vehículo o motovehículo implique un peligro cierto para la seguridad en el tránsito.

En cualquiera de los casos mencionados en el párrafo anterior, se procederá a la detención del vehículo o motovehículo hasta que sea remolcado hacia un taller de reparaciones o estacionado por su conductor de forma provisoria, de conformidad a lo establecido por la Ley Nacional N° 24.449. Asimismo, operará el vencimiento del Certificado de Aprobación de Verificación Técnica (CAVT) establecido en la presente Ley si se encontrare vigente.

 Queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos o de la licencia habilitante por carecer o no mantener vigente la Verificación Técnica Vehicular Voluntaria o cualquier otra sanción negativa.

Artículo 6°.- PROHIBICIÓN DE VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR ALEATORIA. Queda prohibida cualquier clase de verificación técnica vehicular aleatoria vinculada con esta materia por parte de la autoridad de circulación, con excepción de los casos particulares mencionados el artículo 5° de la presente Ley.

Artículo 7º.- MODALIDADES. El sistema de Verificación Técnica Vehicular Voluntaria (VTVV) podrá contar con dos (2) modalidades diferentes:

1. Estaciones de Verificación Concesionadas (EVC) habilitadas en el marco del régimen derogado de Verificación Técnica Obligatoria (VTO), mediante adjudicaciones otorgadas por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
2. Estaciones de Verificación Privadas (EVP), autorizadas por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires conforme la presente ley.

TÍTULO II

 SEGURIDAD DE VEHÍCULOS Y MOTOVEHÍCULOS

Artículo 8º.- RESPONSABILIDAD SOBRE SEGURIDAD. En caso de que cualquier vehículo o motovehículo autopropulsado que se fabrique en el país o se importe y circule dentro de los límites de la Ciudad de Buenos Aires no mantenga las condiciones originales de homologación o certificación del modelo, según la Licencia de Configuración de Modelo o incumpla con las condiciones de seguridad activa y pasiva y otros requerimientos suficientes que comprometan un peligro para la seguridad de las personas y los bienes en el tránsito, teniendo en consideración las disposiciones de la presente Ley y las especificaciones y estándares vigentes a nivel nacional, o dichas condiciones originales hayan sido sido modificadas, la responsabilidad jurídica recaerá en el propietario excepto cuando pueda probarse que dichas modificaciones fueron efectuadas o supervisadas por un Director Técnico en talleres calificados y habilitados en los términos del artículo 26 de la presente Ley, en cuyo caso la responsabilidad jurídica por las condiciones mínimas de seguridad activa y pasiva recaerá en el Director Técnico.

Artículo 9°.- MODIFICACIÓN DE CARACTERÍSTICAS DE SEGURIDAD. Las características de seguridad de los vehículos librados al tránsito solo podrán ser modificadas tras ser aprobadas por la Autoridad de Aplicación con el fin de aumentar la seguridad activa y pasiva de los vehículos, o ante la necesidad de incorporar a los vehículos o motovehículos en uso elementos o requisitos de seguridad que no posean originalmente y que estén contemplados en el artículo anterior, siempre que no implique una modificación de otro componente o parte del vehículo que obste la Licencia de Configuración de Modelo.

Artículo 10.- AUTOPARTES. Las autopartes de seguridad solo pueden repararse si se normaliza un proceso de acondicionamiento y se garantizan prestaciones similares al original.

 A los efectos de certificar los procesos indicados en el párrafo anterior, son competentes las autoridades nacionales en materia industrial o de transporte, en caso de la falta de autoridades de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires competentes a dicho respecto, pudiendo otorgar validez a las homologaciones aprobadas por otros países.

TÍTULO III

VERIFICACION TÉCNICA VOLUNTARIA (VTVV)

Artículo 11.- CARÁCTER VOLUNTARIO DE LA VERIFICACIÓN. La verificación técnica vehicular es voluntaria en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con las excepciones establecidas en el artículo 12.

Artículo 12.- EXCEPCIONES. Solo se exigirá una única Verificación Técnica Vehicular Obligatoria a los titulares de vehículos de transporte de pasajeros en colectivos de línea, taxis, micros, combis, transporte exclusivo de personas con movilidad reducida, transporte de escolares, transporte de carga, vehículos y motovehículos de transporte de sustancias peligrosas, vehículos y motovehículos para uso en las escuelas de conductores, ambulancias y otros vehículos de traslado de emergencias de salud de los sistemas público y privado de la Ciudad, unidades móviles de la Policía de la Ciudad, vehículos del Cuerpo de Bomberos de la Ciudad y Buenos Aires Bus (bus turístico oficial de la Ciudad), conforme el Código de Tránsito y Transporte Ley N° 2148 texto consolidado por Ley N° 6347 y la que establezca la normativa particular correspondiente.

 Los casos mencionados en el párrafo anterior deberán exhibir el Certificado de Aprobación de Verificación Técnica (CAVT) respectivo en el vidrio frontal o del parabrisas delantero y de forma adicional y opcional en cualquier otro lugar visible a los pasajeros, a fin de que estos puedan tomar conocimiento fehaciente respecto de si dichos vehículos cuentan o no con la Verificación Técnica Vehicular Obligatoria

 Los titulares o conductores de transporte turístico privado y alegórico deberán exhibir el Certificado de Aprobación de Verificación Técnica (CAVT) establecido en el artículo 13 en el vidrio frontal o del parabrisas delantero y de forma adicional y opcional en cualquier otro lugar visible a los pasajeros, a fin de que estos puedan tomar conocimiento fehaciente respecto de si dichos vehículos cuentan o no con la Verificación Técnica Vehicular Voluntaria (VTVV).

Artículo 13.- CERTIFICADO DE VTVV. Los usuarios que hayan realizado la Verificación Técnica Voluntaria (VTVV) recibirán un certificado vigente que acredite haber cumplido con esta verificación que evalúe el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas relacionados con la seguridad activa y pasiva, y la emisión de contaminantes y ruidos del vehículo que conducen, denominado Certificado de Aprobación de Verificación Técnica (CAVT) que además les permitirá obtener incentivos y beneficios fiscales o de cualquier otra índole con su mera presentación.

Artículo 14.- VIGENCIA DEL CERTIFICADO. La Verificación Técnica Voluntaria (VTVV) de vehículos y motovehículostendrá una vigencia opcional de doce (12) o veinticuatro (24) meses, a elección del titular del vehículo o motovehículo, a partir de la fecha de su patentamiento o de su última verificación, con las excepciones previstas para los casos mencionados en el artículo 12 a fin de poder acceder a los incentivos y beneficios fiscales o de otra índole establecidos respectivamente por la presente ley y por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 15.- VEHÍCULOS SINIESTRADOS. La validez del Certificado de Aprobación de Verificación Técnica Voluntaria (CAVT) quedará sin efecto en todos los casos en que el vehículo hubiera sufrido un siniestro en el cual se hayan deteriorado elementos de seguridad, tales como frenos, dirección, tren delantero, partes estructurales del chasis o carrocería, a menos que su reparación se efectúe en cualquiera de las modalidades de las Estaciones de Verificación del artículo 7º de la presente ley.

 Si la reparación de los vehículos y motovehículos que sufrieran alguno de los siniestros indicados en el párrafo anterior se hubiese efectuado en talleres ajenos a las modalidades establecidas en el artículo 7° de la presente ley, quedará sin efecto la validez del Certificado de Aprobación de Verificación Técnica Voluntaria (VTVV).

 La Autoridad de Aplicación dispondrá el tipo de verificación técnica a realizar en los vehículos que debido a un siniestro hayan sufrido deformaciones estructurales, la que deberá poder realizarse en cualquiera de las Estaciones de Verificación establecidas en el artículo 7° de la presente ley, salvo que por las condiciones establecidas en las concesiones de las Estaciones de Verificación Concesionadas (EVC) no fuere posible realizarlas.

Artículo 16.- 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 (VTVV) deberán exhibir la documentación que acredite el cumplimiento de las Resoluciones ENARGAS N° 139/95, Nº 2603/02 y sus modificatorias o ampliatorias.

Artículo 17.- PRECIOS DE LA VERIFICACIÓN. Los precios de la Verificación Técnica Voluntaria (VTVV) en las Estaciones de Verificación Concesionadas (EVC) se limitarán a los parámetros fijados por la reglamentación de la Autoridad de Aplicación y por los contratos de concesión para cada categoría de vehículo.

Los precios en las Estaciones de Verificación Privadas (EVP) se regirán por los valores de mercado.

Los precios de ambas clases de Estaciones de Verificación tendrán las excepciones previstas en el artículo 18.

Artículo 18.- BONIFICACIONES TARIFARIAS. Están exentos del pago de la tarifa los titulares de vehículos y motovehículos que cumplan los siguientes requisitos:

a) Sean jubilados o pensionados, o mayores de sesenta y cinco (65) años en todos los casos cuyos ingresos regulares no superen tres haberes mínimos jubilatorios y posean un vehículo cuyo valor no exceda el mínimo indicado para el pago del impuesto a la radicación de vehículos de la Ciudad de Buenos Aires.

b) Sean discapacitados que posean un vehículo con o sin adaptaciones especiales relacionadas con su discapacidad, sin importar su valor.

Las bonificaciones son aplicables siempre que la verificación técnica sea efectuada antes del vencimiento del Certificado de Verificación Técnica que emiten las Estaciones de Verificación.

Las bonificaciones correspondientes a las Estaciones de Verificación Privadas (EVP) serán compensadas por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 19.- REVERIFICACIONES. Las reverificaciones que se realicen en las estaciones de ambas modalidades con motivo de una desaprobación original, dentro de los sesenta (60) días hábiles de efectuada la verificación, no tendrá costo adicional.

TÍTULO IV

INCENTIVOS Y BENEFICIOS FISCALES O DE OTRA ÍNDOLE

Artículo 20.- BENEFICIOS. La Verificación Técnica Voluntaria (VTVV) implicará necesariamente la existencia de incentivos y beneficios fiscales o de otra índole como cuponeras de descuentos en supermercados, restaurantes, comercios en general, etcétera, dispuestos por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a fin de promover la realización de dicha verificación por parte de los usuarios de vehículos y motovehículos.

Los incentivos y beneficios fiscales o de otra índole dispuestos por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se otorgarán a los usuarios que hayan aprobado la Verificación Técnica Voluntaria (VTVV) en las Estaciones de Verificación Privadas (EVP) y en las residuales Estaciones de Verificación Concesionadas (EVC), respetando las condiciones de los contratos de concesión vigentes de estas últimas, procurando que dichos incentivos y beneficios sean equivalentes entre ambas clases de estaciones.

Los incentivos y beneficios fiscales mencionados en los párrafos anteriores tendrán validez durante la totalidad del período de vigencia de la Verificación Técnica Voluntaria (VTVV). Los incentivos y beneficios de otra índole dispuestos por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires podrán tener validez por períodos menores a la elección de vigencia del certificado de doce (12) o veinticuatro (24) meses.

Los vehículos y motovehículos que a la vez circulen en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires no se encuentren radicados en la Ciudad y que asimismo en la jurisdicción que están radicados no se les exige Verificación Técnica Vehicular Obligatoria (VTO) ni cuentan con un sistema de verificación técnica vehicular voluntaria, tendrán acceso a beneficios de una índole diferente de la fiscal por parte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a fin de promover el objeto y los fines de la Verificación Técnica Vehicular Voluntaria (VTVV).

Artículo 21.- EXENCIÓN DE PAGO DE PATENTE. Los titulares de vehículos y motovehículos que realicen la Verificación Técnica Vehicular Voluntaria (VTVV) serán eximidos del pago de la totalidad del monto de la patente por el término de la elección de vigencia del certificado, sin perjuicio de otros incentivos y beneficios fiscales establecidos por el Gobierno de la Ciudad, de la siguiente manera:

1. Al efectuar la primera Verificación Técnica Voluntaria (VTVV) de su vehículo o motovehículo durante los siguientes sesenta (60) días correspondientes al último mes de vigencia de la Verificación Técnica Obligatoria (VTO);
2. Al efectuar la Verificación Técnica Voluntaria (VTVV) de su vehículo o motovehículo durante los siguientes sesenta (60) días correspondientes al último mes de vigencia de la Verificación Técnica Voluntaria;
3. Al efectuar el patentamiento de su vehículo cero kilómetro (0 km.).

Artículo 22.- CONDICIÓN DE INEXISTENCIA DE DEUDA. La aplicación de los incentivos y beneficios fiscales exigirá la inexistencia de deuda en el pago de patente al momento de realizarse la verificación de los vehículos y motovehículos.

Artículo 23.- DIFUSIÓN PÚBLICA DE INCENTIVOS Y BENEFICIOS. La Autoridad de Aplicación establecerá las condiciones que faciliten la adecuada aplicación de los incentivos y beneficios indicados en la presente ley, que deberá incluir su amplia difusión pública por los medios adecuados.

TÍTULO V

ESTACIONES DE VERIFICACIÓN TÉCNICA

Artículo 24.- ESTACIONES DE VERIFICACIÓN. CERTIFICACIÓN DE APTITUD TÉCNICA. La Verificación Técnica Voluntaria (VTVV) será efectuada en talleres calificados denominados en la presente Ley como Estaciones de Verificación Técnica, que serán habilitadas al efecto, conforme a las modalidades previstas en el artículo 7° de la presente ley.

Las Estaciones de Verificación mencionadas en el artículo anterior deberán acreditar una Certificación de Aptitud Técnica (CAT) emitida por la Autoridad de Aplicación en los términos que emanen de la reglamentación, previo a su solicitud de incorporación como Estación de Verificación en el Registro de Estaciones de Verificación que la Autoridad de Aplicación habilitará para orientación del titular de vehículos y motovehículos.

Las Estaciones de Verificación Privadas (EVP) podrán consistir en general en personas jurídicas en cuyos estatutos figure esta actividad y se encuentren debidamente inscriptas ante el Registro Público de Comercio de la Ciudad y que cuenten con los mínimos requisitos necesarios para hacer efectiva la verificación de vehículos y motovehículos o en talleres ya existentes que cumplimenten dichas condiciones. Estas Estaciones podrán tramitar su calificación por especialidad, una vez cumplimentados los requisitos fijados por la reglamentación que no podrá exceder los ciento veinte (120) días de sancionada la presente.

Artículo 25.- DIRECTOR TÉCNICO. Cada Estación de Verificación habilitada deberá contar con un Director Técnico responsable de las reparaciones y mantenimientos en él efectuados en los mismos términos del artículo 35 de la Ley Nº 24.449, debiendo llevar un libro rubricado con los datos de los vehículos y motovehículos, y las reparaciones o los mantenimientos realizados.

El Director Técnico de cada taller calificado deberá ser un técnico o un ingeniero según las exigencias emanadas de la reglamentación para cada especialidad, con incumbencias para el ejercicio de la actividad, y con matrícula vigente y habilitante para el ejercicio profesional en la Ciudad de Buenos Aires. También se podrá aceptar como Director Técnico a personas que sin tener alguno de esos títulos, acrediten ser titulares de un taller de reparación de vehículos habilitado con anterioridad al año 2013.

La Autoridad de Aplicación instará a publicar en cada Estación de Verificación y en el sitio de Internet del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la lista completa y actualizada de las Estaciones de Verificación que hayan obtenido la calificación para cada especialidad, diferenciando las Estaciones de Verificación Concesionadas (EVC) y las Estaciones de Verificación Privadas (EVP).

Las Estaciones de Verificación Concesionadas (EVC) tendrán como actividad exclusiva la realización de Verificación Técnica Voluntaria (VTVV). Las Estaciones de Verificación Privadas (EVP) no están obligadas a tener como actividad exclusiva la realización de Verificación Técnica Voluntaria (VTVV).

Artículo 26.- DOCUMENTACIÓN. Las Estaciones de Verificación Concesionadas (EVC) y las Estaciones de Verificación Privadas (EVP), una vez aprobada la verificación técnica del vehículo omotovehículo, deberán confeccionar por duplicado un Certificado de Aprobación de Verificación Técnica (CAVT), entregando una copia impresa o digital al titular del vehículo y motovehículo, y conservando la restante para su archivo. Ambas copias deberán mantener idénticas características de seguridad.

Artículo 27.- REGISTRO DE REVISIONES. Las estaciones de las modalidades establecidas en el artículo 7° contarán con un sistema de registro informático de revisiones en el que figurarán todas las revisiones técnicas efectuadas, sus resultados y las causales de rechazo en caso de corresponder, que estará a disposición de los titulares de los vehículos y motovehículos para su consulta o por copia impresa o digital.

Artículo 28.- AUDITORÍA DE ESTACIONES DE VERIFICACIÓN CONCESIONADAS. La Autoridad de Aplicación ejercerá funciones de Órgano de Control de la prestación, supervisando, inspeccionando y auditando el servicio en su faz operativa y contable en las Estaciones de Verificación Concesionadas (EVC) y de las Estaciones de Verificación Privadas (EVP).

Los honorarios que esta tarea demande correrán por cuenta de las Estaciones de Verificación, y serán aprobados y comunicados previamente a los oferentes por el Poder Ejecutivo.

Artículo 29.- RECONVERSIÓN DE ESTACIONES DE VERIFICACIÓN CONCESIONADAS. Las estaciones de Verificación Técnica Obligatoria (VTO) actualmente existentes podrán ser reconvertidas por sus titulares o eventuales adquirentes en Estaciones de Verificación Privadas (EVP) al momento de entrar en vigencia la Verificación Técnica Voluntaria (VTVV) previsto en la presente Ley.

TÍTULO VI

RÉGIMEN DE SANCIONES

Artículo 30.- RESPONSABILIDAD DE ESTACIONES DE VERIFICACIÓN. Los propietarios de Estaciones de Verificación Privadas (EVP) o adjudicatarios de Estaciones de Verificación Concesionadas (EVC) que incumplan las obligaciones que la presente Ley les asigna o no fiscalicen las atribuidas a su Director Técnico, serán sancionados con un apercibimiento administrativo. La acumulación de tres (3) apercibimientos en un período de trescientos sesenta y cinco (365) días corridos implicará la pérdida definitiva de la calificación que le atribuye el artículo 25.

Artículo 31.- ADJUDICATARIOS. Los adjudicatarios del servicio deberán responder por sus incumplimientos, de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 2.095, con las sanciones que emanen del pliego de concesión, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales emanadas de tales incumplimientos, y con las sanciones previstas de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 2.095.

Artículo 32.- TALLERES MECÁNICOS. Los talleres mecánicos que no se encuentren acreditados como Estaciones de Verificación Privadas (EVP) no podrán expedir la Verificación Técnica Voluntaria (VTVV) ni otorgar ninguna clase de incentivo o beneficio de los previstos en la presente Ley o en la reglamentación correspondiente. Los responsables que lo hicieren quedan sujetos a las sanciones previstas por la reglamentación fijada por la Autoridad de Aplicación, el Código Civil y Comercial de la Nación y el Código Penal de la Nación.

Artículo 33.- PROHIBICIÓN DE SANCIONES A USUARIOS. La inexistencia o pérdida de vigencia de la Verificación Técnica Voluntaria (VTVV) establecida en esta ley no autorizará la creación o aplicación de sanciones negativas contra los titulares o usuarios de vehículos o motovehículos.

TÍTULO VII

MODIFICACIONES NORMATIVAS COMPLEMENTARIAS

Artículo 34.- DEROGACIÓN. Derógase el punto 6.1.12, Capítulo I, Sección 6º, Libro II del Anexo I, de la Ley Nº 451 y sus modificatorias.

Artículo 35. – DEROGACIÓN. Deróganse los puntos 1.1.6 inciso h), 4.1.9 y 5.2.2 inciso e) del anexo de la ley 2148 y sus modificatorias.

Artículo 36. – SUSTITUCIÓN. Sustitúyese el punto 1.1.4 inciso i) del anexo de la ley 2148, por el siguiente:

i) Habilitar los centros, fiscalizar su funcionamiento y dictar instrucciones y directrices en materia de verificación técnica vehicular voluntaria.

TÍTULO VIII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 37.- CONSULTAS. La Autoridad de Aplicación instrumentará un Centro de Consultas y Reclamos en el número 147 y canales virtuales en el que serán recibidos y tramitados los provenientes de los titulares, usuarios y demás ciudadanos respecto de la verificación técnica vehicular.

Artículo 38.- ADECUACIONES DE CONCESIONARIAS. PROHIBICIÓN. Autorizase a la Autoridad de Aplicación a instrumentar las adecuaciones que pudieran resultar necesarias en los contratos vigentes en virtud de las modificaciones incorporadas por la presente Ley.

Queda prohibido a las concesionarias suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones.

Artículo 39.- FINALIZACIÓN DE LAS CONCESIONES. PROHIBICIÓN. Las Estaciones de Verificación Concesionadas (EVC) dejarán de existir al finalizar la vigencia de los contratos en curso.

Prohíbese al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires iniciar nuevos procesos de licitación, otorgar nuevas adjudicaciones o extender las concesiones vigentes de los talleres calificados existentes al momento de la sanción de la presente Ley.

Artículo 40.- CLÁUSULA TRANSITORIA. Las Estaciones de Verificación Privadas (EVP) comenzarán a funcionar una vez finalizados los contratos de concesión de la prestación del servicio de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria actualmente vigentes.

Artículo 41.- APLICACIÓN SUPLETORIA. Se aplican supletoriamente las disposiciones de las Leyes N° 451 de Faltas y sus respectivas modificatorias, de Tránsito y Transporte Ley N° 2148 texto consolidado por Ley N° 6347 y sus respectivas modificatorias, de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y de su Decreto reglamentario N° 779/95 en todo cuanto no se opongan al presente texto.

Artículo 42.- Comuníquese, etc.

**FUNDAMENTOS**

Señor Presidente:

La Verificación Técnica Vehicular Obligatoria (VTO), conocida como “VTV”, establecida mediante la Ley 2.265 ha suscitado fuertes críticas en numerosos especialistas en tránsito y seguridad vial y en general en ciudadanos que se ven obligados a cumplirla, entre otras razones debido a que a la luz de los años que se encuentra vigente lo que en realidad se ha verificado es que no produce una reducción de la siniestralidad y de las víctimas de hechos de tránsito; a la vez resulta costosa y burocrática para los usuarios de los rodados a los que se les exige, por lo que cabe suponer que resulta un mero mecanismo de recaudación estatal encubierto.

La Verificación Técnica Vehicular Obligatoria —VTO— vigente se estableció recién en 2006 y se encuentra enmarcada en la Ley nacional 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial, sancionada en 1994. Sin embargo, los altos índices de siniestralidad vial que mantiene la Argentina hace décadas revelan que no se ha producido una reducción significativa de estas cifras luego de la sanción de dichas normas. En efecto, según la asociación civil Luchemos por la Vida, en el año 2018 fallecieron ciento cuarenta y siete —147—
personas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en ocasión de hechos de tránsito, entre casi cuatro y siete veces más que en Madrid —treinta y ocho muertos—, París —treinta y seis muertos—, o Barcelona —veintiún muertos—, lo que les hace afirmar que “la situación vial metropolitana es crítica y clama acciones serias y coherentes para sanear el sistema y salvar vidas”[[1]](#footnote-2).

Sin embargo, según un informe de CESVI — Centro de Experimentación y Seguridad Vial[[2]](#footnote-3)—, señero en la materia, la causa principal de la siniestralidad vial es el error humano —89,5%—, seguido por el medio —8,8%— y muy atrás, el estado del vehículo —1,6%—. Por lo tanto, como afirmaron desde el Centro, “se confirma una tendencia que venimos sosteniendo desde hace muchos años: en la mayoría de los casos chocamos por errores propios de conducción, ya sea por alguna actitud negligente, una distracción o la propia impericia”[[3]](#footnote-4). Las fallas más comunes son la invasión de carril, que ocupa el 44,2% de los casos, seguida por la distracción —14%— y la maniobra abrupta —10%—. Pero también se registraron velocidades indebidas —9%—, no respetar la señalización —6,9%— no respetar la prioridad de paso —6,5%—, distancia de seguimiento inadecuada —5,2%—, y cansancio —2,7%—, entre otros. Asimismo, el 88,4% de las colisiones se producen sobre asfalto seco, mientras que solo el 6,1% corresponde a zonas de pavimento mojado y el 2,9% en pavimento húmedo. De los siniestros relevados por CESVI en la última década, el 51% se produjeron en rutas nacionales, el 25% en rutas provinciales, y el 8,2% en autopistas. Sólo el 7,6% correspondió a avenidas y el 6,9% a calles[[4]](#footnote-5).

A nivel nacional, el sistema de Verificación Técnica Vehicular Obligatorio VTV se encuentra implementado en todas las provincias, con la excepción de la provincia de Entre Ríos. En este sentido, en dicha provincia no se exige la revisión técnica para los vehículos encuadrados dentro de las categorías M1 —transporte de pasajeros hasta ocho —8— asientos— y N1 —transporte de carga hasta 3.500 kilogramos de peso máximo—, afectados a un estricto uso particular.

Respecto del derecho comparado, En España por ejemplo se establece que para la mayoría de vehículos matriculados la primera revisión se ha de realizar al transcurrir cuatro años desde la fecha de matriculación, y deberá repetirse cada dos años hasta que cumpla los diez años. En Estados Unidos, en cambio, la dividen la verificación técnica vehicular en dos clases: la inspección técnica de vehículos —*Periodic safety inspections*— y la inspección de emisiones —*Periodic emissions inspections*—. Además, cada condado dentro de un estado además tiene sus propias leyes con sus excepciones[[5]](#footnote-6).

En cuanto a la Ciudad Autómoma de Buenos Aires, el régimen jurídico establecido por la Ley 2.265 obliga a una revisión anual, estableciendo criterios arbitrarios particulares de periodicidad, que incluyen a los vehículos y motovehículos 0 kilómetro, que cuentan con garantía de fábrica y en simultáneo deben llevar a cabo una verificación técnica de carácter estatal, lo que exige abonar dos veces por la misma prestación de forma coactiva. Asimismo, existen solo siete plantas habilitadas para realizar la Verificación Técnica Vehicular Obligatoria —VTO—, adjudicadas a empresas concesionarias[[6]](#footnote-7) que administran el servicio otorgando turnos que ocasionalmente producen una congesión en el sistema, lo que deriva en un costo adicional para los usuarios que se suma a la serie de costos económicos necesarios que implica poseer un rodado motorizado, como son el pago del impuesto a la patente patente, el seguro, la nafta, el mantenimiento técnico, el pago del Impuesto a los Bienes Personales y eventualmente el pago de la cochera o espacio para su guardado y de otras medidas de seguridad.

La carga fiscal que soportan los titulares de rodados motorizados al adquirir un vehículo merece detallarse. En un vehículo 0 kilómetro la mitad de su precio son impuestos, y sobre el precio final del vehículo se establece un coeficiente para el pago de la patente. La carga fiscal que soporta el precio al consumidor de un automóvil producido en la Argentina es del 54,8%, mientras que en Brasil es del 30,4%; en España es del 17,9%; en Francia es del 16,7%; en Alemania del 16%, en Japón es del 9,9% y en Estados Unidos es del 7,5%, según consignan ADEFA, ACARA y AFAC. De esta forma, la participación por tipo de impuesto sobre la carga impositiva total de un vehículo se divide de la siguiente manera: IVA 21,00%; Ingresos Brutos 9,13%; Contribuciones patronales y ART 7,69%; Impuesto a las Ganancias 4,50%; Aranceles 4,15%; Tasa municipal 2,76%; Impuesto a los Créditos y Débitos bancarios 2,76%; Impuesto de Sellos, Inmobiliario y otros 2,48% e Impuesto a las Participaciones Societarias 0,34%.

El presente proyecto de Ley establece un sistema de Verificación Técnica Vehicular Voluntaria que incentiva el incremento de la seguridad vial de forma no coactiva de los vehículos y motovehículos que circulan en el territorio de la Ciudad de Buenos Aires, con las excepciones previstas en este proyecto y en la normativa respectiva. Para ello, se propone la derogación de la Ley 2.265 de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria —VTO— y se la reemplaza por el presente régimen denominado Verificación Técnica Vehicular Voluntaria —VTVV—, que ostenta significativas mejoras y correcciones, y mantiene los aspectos relevantes que merecen ser rescatados de la Ley vigente, propugnando un sistema completo, simplificado, adecuado y ordenado conforme criterios de buena técnica legislativa.

Algunos de los principales aportes del presente proyecto de Ley consisten en eliminar la coactividad de la verificación técnica vehicular, atendiendo no solo a las cifras mencionadas a continuación que echan por tierra la relevancia estadística de las cuestiones técnicas de los rodados motorizados en relación con la siniestralidad efectiva, sino que resguarda la propiedad privada de los titulares de dichos rodados en tanto que parte de la premisa de que estos son una cosa mueble registrable cuya responsabilidad por su mantenimiento corre por cuenta de su titular, y no se trata de una función de policía que pueda ejercer legítimamente el Estado en relación con un bien que pertenece a la faz privada.

No obstante, el presente proyecto mantiene la regulación sobre cuestiones de seguridad en relación con los vehículos y motovehículos, e instaura un sistema de incentivos y beneficios fiscales o de otra índole, a fin de estimular la realización de la Verificación Técnica Vehicular Voluntaria —VTVV—[[7]](#footnote-8). Cabe agregar asimismo que se amplían los beneficios para jubilados, pensionados y discapacitados, y en este último caso a los rodados no adaptados.

En este sentido, el principal incentivo y beneficio fiscal regulado por el presente proyecto de Ley consiste en la exención del pago de patente para quienes realicen la Verificación Técnica Vehicular Voluntaria —VTVV—, lo que requiere una serie de precisiones a fin de analizar su viabilidad presupuestaria y evitar cualquier objeción infundada en su contra.

En primer lugar, el costo de la VTV a partir del mes de febrero de 2023 es de siete mil doscientos cuarenta y dos —$7242— pesos para vehículos, que a su vez implican al menos dos aumentos más durante el año para cada categoría de rodado, y de dos mil setecientos veintitrés —$2723— pesos para los motovehículos; en tanto que el precio para el pago de patente de un automóvil promedio en la actualidad es de alrededor de cuatro mil —$4000— pesos a razón de seis cuotas por año, lo que totaliza la suma aproximada de vienticinco mil —$25000— pesos anuales, a valores constantes. Esto muestra que el incentivo a abonar la Verificación Técnica Vehicular Voluntaria —VTVV— es alto puesto que para un solo automóvil significa un ahorro de al menos unos dieciocho mil —$18000—pesos por año, calculados a valores constantes respecto de la actualidad —precios de marzo de 2023—, sin considerar aún que los Estaciones de Verifcación Privadas —EVP—, al no tener como obligación legal la exclusividad para realizar la verificación, pueden organizar su actividad de tal manera de reducir el precio, y sin contar que el mero hecho de la competencia voluntaria facilita la existencia de un servicio más económico y eficiente[[8]](#footnote-9). Además, no se excluyen otros incentivos y beneficios fiscales, y a su vez los beneficios de otra índole comprendidos en el proyecto se suman a los incentivos económicos mencionados.

En segundo lugar, cabe afirmar que la exención del pago de la patente es factible presupuestariamente, a saber: si partimos del Presupuesto de la Ciudad del año 2021, este proyectó para 2022 una recaudación en concepto de pago de patente de alrededor de treinta y ocho mil cuatrocientos cincuenta y ocho millones —$38.458.000— de pesos[[9]](#footnote-10), como consta en el siguiente cuadro correspondiente a dicha proyección oficial:



En simultáneo, cabe recordar que lo recaudado por el impuesto de sellos a los resúmenes de las tarjetas de crédito, vigente entre 2021 y el pasado 9 de marzo de 2022, recaudó en el transcurso de dos años unos cuarenta mil millones —$40.000.000— de pesos, y se trata de un impuesto que ha podido derogarse sin verse afectadas las arcas de la Ciudad por una merma en la recaudación anual de la mitad de dicha cifra, considerada a valores constantes.

Asimismo, y con el objeto tomar dimensión de las cifras, en el Presupuesto de la Ciudad de 2023 la Jefatura de Gobierno prevé un gasto de $103.719.559.244 —ciento tres mil setecientos diecinueve millones quinientos cincuenta y nueve mil doscientos cuarenta y cuatro pesos—; mientras que la Jefatura de Gabinete de Ministros, estima erogaciones por $132.109.921.319 —ciento treinta y dos mil ciento nueve millones novecientos veintiún mil trescientos diecinueve pesos—; en tanto que el Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana, calcula gastos por $244.086.119.518 —doscientos cuarenta y cuatro mil ochenta y seis millones ciento diecinueve mil quinientos dieciocho pesos—. Por su parte, el Ministerio de Desarrollo Humano y Hábitat presupuesta $134.080.421.380 —ciento treinta y cuatro mil ochenta millones cuatrocientos veintiún mil trescientos ochenta pesos—, mientras que el Ministerio de Cultura lo hace por un monto de $32.781.353.961 —treinta y dos mil setecientos ochenta y un millones trescientos cincuenta y tres mil novecientos sesenta y un pesos—; el Ministerio de Hacienda y Finanzas, por otra parte, calcula gastar $31.641.683.239 —treinta y un mil seiscientos cuarenta y un millones seiscientos ochenta y tres mil doscientos treinta y nueve pesos—, y por último, el Ministerio de Desarrollo Productivo estima erogaciones por $24.301.012.680 —veinticuatro mil trescientos un millones doce mil seiscientos ochenta pesos—.



En el siguiente gráfico puede observarse que, conforme al anteproyecto de Presupuesto 2023 para la Ciudad, más de 15 —quince— organismos y dependencias centralizadas y descentralizadas de la Administración tienen previstas erogaciones que superan largamente la inflación proyectada por el mismo presupuesto, en tanto que la Jefatura de Gobierno y el recientemente creado Ministerio de Gobierno estiman un aumento de su gasto en 412% —cuatrocientos doce por ciento— y 288% —doscientos ochenta y ocho por ciento—, respectivamente.



 Por todo lo antes expuesto, no queda lugar a duda respecto de la viabilidad presupuestaria de la exención del pago de la patente para quienes efectúen la Verificación Técnica Vehicular Voluntaria —VTVV—, puesto que esta propuesta puede financiarse reduciendo el gasto superfluo de las numerosas dependencias que ejecutan esta clase de erogaciones, y sin calcular que quienes no realicen la verificación voluntaria deberán por defecto continuar abonando la patente. Por otra parte, la objeción respecto de que el pago de patente permite costear los gastos de mantenimiento de las vías de circulación, como pavimento, semáforos, señalética y otros elementos que hacen a un tránsito más adecuado de los rodados motorizados, cabe aclarar que la mera existencia de la administración estatal de los recursos privados devenidos públicos implica una colectivización de todos los gastos, no pudiendo alegarse con argumentos suficientes la posible excepcionalidad de este área.

En otro orden, el presente proyecto de Ley elimina lo estipulado en el artículo 3° de la ley 2.265 respecto de la jurisdicción donde realizar la Verificación Técnica Vehicular Obligatoria —VTO— en caso de guarda habitual o leasing en aras a la simplificación y características del régimen propuesto, y relega a la reglamentación respectiva la verificación de autos clásicos o de colección.

El artículo 4° relativo a la Autoridad de Aplicación, contempla el carácter residual de la Verificación Técnica Vehicular Obligatoria hasta la extinción del último de los contratos de concesión vigentes y estipula que el Poder Ejecutivo designe la Autoridad de Aplicación de la presente Ley solo integrada por representantes del área de Tránsito, y no de medio ambiente. Esto responde a que, en términos de transición energética y de 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%”[[10]](#footnote-11). En cuanto a la Ciudad, los índices de contaminación del aire en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires no muestran cifras que justifiquen regulaciones *ad hoc* ni tampoco un estado de alarma o prevención, ya que los niveles de ozono a nivel del suelo, partículas finas, materia particulada, dióxido de nitrógeno, exposición del dióxido de azufre y el monóxido de carbono resultan normales[[11]](#footnote-12).

No resulta ocioso destacar que quienes alertan sobre cuestiones climáticas y de contaminación ambiental habitualmente lo hacen inspirados en los objetivos de la Agenda 2030, diseñada e impulsada por la Organización de las Naciones Unidas, la CEPAL y otros organismos internacionales, que en su objetivo 11 dispone que “las ciudades desempeñarán un papel importante en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible”[[12]](#footnote-13).

Por dichas razones, se eliminan los requerimientos especiales sobre gases y ruidos del artículo 12 de la Ley 2.265, sin perjuicio de la aplicación supletoria de las normas vigentes, en el entendimiento de que el mercado automotriz evoluciona en la dirección de una reducción drástica de la contaminación por medio de gases y otras emisiones como producto de la lógica cataláctica que conduce al avance tecnológico convergente en el desarrollo de los vehículos eléctricos y de otra índole, lo que parece ser ignorado por quienes profesan inconfesadamente una versión remozada de “odio a la máquina”[[13]](#footnote-14).

La norma de garantía de libre tránsito —art. 5°— es reubicada respecto de la Ley 2.265 en el Título I de Principios generales del presente proyecto de Ley y reformulada en aras de una mejor técnica legislativa; a su vez, es seguida a continuación por la prohibición de verificaciones aleatorias en esta materia —art. 6°—, con las excepciones del artículo 5°. El criterio restrictivo propuesto busca limitar las verificaciones aleatorias, puesto que en cualquier otro supuesto relacionado con esta materia carece de justificación normativa al ser suprimida la Verificación Técnica Vehicular Obligatoria —VTO— y que además se trata de una restricción infundada que significa una invasión al pleno uso y goce de la propiedad privada sobre el rodado motorizado. En este sentido, el artículo 7° establece las dos modalidades de Estaciones de Verificación: por un lado, las Estaciones de Verificación Concesionadas —EVC— habilitadas en el marco del régimen derogado de Verificación Técnica Obligatoria —VTO—, mediante contratos de concesión otorgados por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires; y por otra, las Estaciones de Verificación Privadas —EVP—, autorizadas por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires conforme al presente proyecto.

El Título II se refiere a la seguridad de los vehículos y motovehículos —artículos 8°, 9° y 10—, y sistematiza la responsabilidad del propietario y del Director Técnico de la estación de verificación, lo referente a la modificación de las características de seguridad y las autopartes, respectivamente; en tanto que la regulación que establece el artículo 9° de la ley 2.265 vigente sobre los talleres calificados es reubicado en el presente proyecto en el Título V referente a las Estaciones de Verificación, para una mejor sistematización normativa.

El Título III establece los aspectos generales —art. 11— y las excepciones —art. 12— vinculadas con la Verificación Técnica Vehicular Voluntaria —VTVV—. En este último, se distingue con precisión los casos que requieren una verificación técnica vehicular obligatoria, regulada por las normas respectivas; se trata de los vehículos de transporte de pasajeros en colectivos de línea, micros, combis, transporte exclusivo de personas con movilidad reducida, transporte de escolares, transporte de carga, vehículos y motovehículos de transporte de sustancias peligrosas, para uso en las escuelas de conductores, ambulancias y otros vehículos de traslado de emergencias de salud de los sistemas público y privados de la Ciudad, unidades móviles de la Policía de la Ciudad, y vehículos del Cuerpo de Bomberos de la Ciudad, conforme lo exige el Código de Tránsito y Transporte según la Ley N° 2148 texto consolidado por Ley N° 6347 y la que establezca la normativa particular correspondiente. Esta redacción excluye de forma explícita el transporte de personas por otros medios —automóviles, motocicletas, etcétera—, como así también a quienes trabajan mediante el sistema de motomensajería y envíos a domicilio.

Además, el artículo 12 dispone de manera restrictiva que solo se exigirá una única Verificación Técnica Vehicular Obligatoria a los titulares de vehículos de transporte de pasajeros en colectivos de línea, taxis, micros, combis, transporte exclusivo de personas con movilidad reducida, transporte de escolares, transporte de carga, vehículos y motovehículos de transporte de sustancias peligrosas, vehículos y motovehículos para uso en las escuelas de conductores, ambulancias y otros vehículos de traslado de emergencias de salud de los sistemas público y privado de la Ciudad, unidades móviles de la Policía de la Ciudad, vehículos del Cuerpo de Bomberos de la Ciudad y Buenos Aires Bus (bus turístico oficial de la Ciudad). Esta exigencia solo se explicita para estas clases de transporte debido a al riesgo que supone la actividad en cuestión, o bien debido a que ya se encuentran reguladas por otras normas y resulta fundamental que la verificación técnica obligatoria que realizan sea una sola y no resulte duplicada por la exigencia de otras normas. En estos casos, deberán exhibir el Certificado de Aprobación de Verificación Técnica (CAVT) respectivo en el vidrio frontal o del parabrisas delantero y de forma adicional y opcional en cualquier otro lugar visible a los pasajeros, a fin de que estos puedan tomar conocimiento fehaciente respecto de si dichos vehículos cuentan o no con la Verificación Técnica Vehicular Obligatoria. En cambio, los titulares o conductores de transporte turístico privado y alegórico deberán exhibir el Certificado de Aprobación de Verificación Técnica (CAVT) establecido en el artículo 13 en el vidrio frontal o del parabrisas delantero y de forma adicional y opcional en cualquier otro lugar visible a los pasajeros, a fin de que estos puedan tomar conocimiento fehaciente respecto de si dichos vehículos cuentan o no con la Verificación Técnica Vehicular Voluntaria (VTVV).

Consecuentemente, el artículo 13 regula el Certificado de Aprobación de Verificación Técnica —CAVT—, que permite acceder asimismo a los incentivos y beneficios fiscales o de cualquier otra índole con su mera presentación; el artículo 14 establece los plazos de vigencia del mencionado certificado, la que será opcional de doce —12— o veinticuatro —24— meses, a elección del titular del vehículo o motovehículo, a partir de la fecha de su patentamiento o de su última verificación, con las excepciones previstas para los casos mencionados en el artículo 12. Además, conforme al artículo 15 la validez del Certificado de Aprobación de Verificación Técnica Voluntaria —CAVT— queda sin efecto en todos los casos en que el vehículo hubiera sufrido un siniestro en el cual se hayan deteriorado elementos de seguridad. Por su parte, el artículo 16 mantiene la prescripción del artículo 22 de la Ley 2.265 respecto de los vehículos propulsados a GNC o combustible mixto DIESEL-GNC.

En cuanto a los precios de la Verificación Técnica Voluntaria —VTVV— en las Estaciones de Verificación Concesionadas —EVC—, el artículo 17 dispone que se limitarán a los parámetros fijados por la reglamentación de la Autoridad de Aplicación y por los contratos de concesión para cada categoría de vehículo, mientras que los precios en las Estaciones de Verificación Privadas —EVP— se regirán por los valores de mercado. Cabe aclarar sobre esto último que, conforme a los artículos 38, 39 y 40 del presente proyecto, no existe conflicto de intereses o competencia desleal, puesto que la entrada en vigencia de la Verificación Técnica Vehicular voluntaria —VTVV— sería al finalizar el último de los contratos de concesión vigentes de los talleres cailficados.

Los precios cobrados por ambas clases de Estaciones de Verificación cuentan con las excepciones dispuestas por el artículo 18, que a diferencia de lo dispuesto por el artículo 26 de la Ley 2.265 vigente amplía en el inciso a) de dos a tres los haberes mínimos correspondientes a los jubilados y pensionados mayores de sesenta y cinco —65— años que posean un vehículo cuyo valor no exceda el mínimo indicado para el pago del impuesto a la radicación de vehículos de la Ciudad de Buenos Aires, y establece en el inciso b) de forma simplificada la bonificación para discapacitados, sea que posean un vehículo con o sin adaptaciones especiales relacionadas con su discapacidad, sin importar su valor; en cambio, el mencionado artículo 26 de la ley vigente distingue a los discapacitados que posean un vehículo con adaptaciones especiales relacionadas con su discapacidad sin importar el valor del mismo —inciso b)— de los discapacitados que posean un vehículo sin adaptaciones especiales, cuyo valor para poder acceder el beneficio debe ser menor al doble del mínimo indicado para el pago del impuesto a la radicación de vehículos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires —inciso c)—. Además, se menciona que las bonificaciones correspondientes a las Estaciones de Verificación Privadas —EVP— deben ser compensadas por el Gobierno de la Ciudad. Por su parte, el artículo 19 del presente proyecto de Ley mantiene los criterios de la Ley vigente sobre las reverificaciones que se realicen, en este caso en las estaciones de ambas modalidades, con motivo de una desaprobación original.

El Título IV versa sobre los incentivos y beneficios fiscales o de otra índole, que ya fueron mencionados y que resultan el mecanismo medular de motivación de los usuarios para concretar de forma exitosa la verificación técnica de forma no coactiva. Por lo tanto, estos beneficios deben existir necesariamente —art. 20—, e incluyen no solamente ventajas fiscales como la exención del pago de patente —art. 21—. En el caso de las Estaciones de Verificación Concesionadas —EVC—, los incentivos y beneficios no operan como motivaciones para efectuar la verificación sino como meros beneficios a los ciudadanos, con el objeto de no tener que aguardar a la entrada en vigencia del sistema propuesto por el presente proyecto sino para su ejecución inmediata. En este sentido, los incentivos y beneficios fiscales tendrán validez durante la totalidad del período de vigencia de la verificación técnica de la modalidad que se trate, mientras que los incentivos y beneficios de otra índole dispuestos por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires podrán tener validez por períodos menores a la elección de vigencia del certificado de doce —12— o veinticuatro —24— meses, conforme el artículo 20.

El principal inventivo y beneficio fiscal es la exención del pago de la patente por el término de la elección de vigencia del certificado, sin perjuicio de otros incentivos y beneficios fiscales establecidos por el Gobierno de la Ciudad, y de la forma dispuesta por el artículo 21, con el solo requisito de la inexistencia de deuda en el pago de patente al momento de realizarse la verificación de los rodados —artículo 22—. Para ello, la Autoridad de Aplicación establecerá las condiciones que faciliten la adecuada aplicación de los incentivos y beneficios indicados, que deberá incluir su amplia difusión pública por los medios adecuados, conforme lo dispuesto por el artículo 23 del presente proyecto.

El Título V regula las Estaciones de Verificación, de manera integral y en términos generales conforme a las disposiciones de la ley 2.265 vigente. Las modificaciones propuestas por el presente proyecto consisten en primer lugar en que las Estaciones de Verificación Privadas —EVP— pueden ser en general personas jurídicas en cuyos estatutos figure esta actividad y se encuentren debidamente inscriptas ante el Registro Público de Comercio de la Ciudad y que cuenten con los mínimos requisitos necesarios para hacer efectiva la verificación de vehículos y motovehículos o en talleres ya existentes que cumplimenten dichas condiciones. Esto permite ampliar la oferta de estaciones, así denominadas para abarcar los casos de estaciones que no se trate de talleres.

En el artículo 25 se regula la figura del Director Técnico, y se actualiza el plazo para que acrediten ser titulares de un taller de reparación de vehículos habilitado, con anterioridad al año 2013. Asimismo, en el mismo artículo se establece que las Estaciones de Verificación Concesionadas —EVC— deben tener como actividad exclusiva la realización de Verificación Técnica Voluntaria —VTVV—, mientras que las Estaciones de Verificación Privadas —EVP— no están obligadas a tener como actividad exclusiva la realización de Verificación Técnica Voluntaria —VTVV—. Los artículos 26, 27 y 28 mantienen lo dispuesto por la ley vigente en relación a la documentación, el registro de revisiones —ahora de carácter informático— en el que figurarán todas las revisiones técnicas efectuadas, y las auditorías de la Ley 2.265. Sin embargo, el artículo 29 de este proyecto presenta la posibilidad de reconversión de las Estaciones de Verificación Concesionadas —EVC— que actualmente realizan la Verificación Técnica Obligatoria —VTO— a Estaciones de Verificación Privadas —EVP— al momento de entrar en vigencia el sistema de Verificación Técnica Voluntaria —VTVV— propuesto.

El Título VI establece el régimen de responsabilidad y las sanciones para las Estaciones de Verificación, los adjudicatarios y los talleres —arts. 30, 31y 32— y dispone en su artículo 33 la prohibición de sanciones a los usuarios a causa de la inexistencia o pérdida de vigencia de la Verificación Técnica Voluntaria —VTVV—.

Por su parte, el Título VII estipula las modificaciones normativas necesarias para adaptar al sistema jurídico a la presente propuesta, en tanto que el Título VIII referente a disposiciones finales mantiene el Centro de Consultas y Reclamos ya existente ampliando sus servicios al número 147 y los canales virtuales en el que serán recibidos y tramitados los provenientes de los titulares, usuarios y demás ciudadanos respecto de la verificación técnica vehicular. Asimismo, se autoriza a la Autoridad de Aplicación a instrumentar las adecuaciones que pudieran resultar necesarias en los contratos vigentes en virtud de las modificaciones incorporadas por la presente Ley, quedando prohibido a las concesionarias suspender o alterar el cumplimiento de sus obligaciones —art. 38—, mientras que el artículo 39 fija que las Estaciones de Verificación Concesionadas —EVC— dejarán de existir al finalizar la vigencia de los contratos en curso. En este sentido, el mismo artículo prohíbe al Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires iniciar nuevos procesos de licitación, otorgar nuevas adjudicaciones o extender las concesiones vigentes de los talleres calificados existentes al momento de la sanción legal de esta propuesta.

Por último, el artículo 40 aclara que las Estaciones de Verificación Privadas comenzarán a funcionar una vez finalizados los contratos de concesión de la prestación del servicio de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria actualmente vigentes, y finalmente el artículo 41dispone la aplicación supletoria de las Leyes N° 451 de Faltas y sus respectivas modificatorias, de Tránsito y Transporte Ley N° 2148 texto consolidado por Ley N° 6347 y sus respectivas modificatorias, de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 y de su Decreto reglamentario N° 779/95 en todo cuanto no se opongan al presente texto.

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

1. Cfr. <https://www.luchemos.org.ar/es/problemasbsas> (16/3/23). Puede verse una evolución comparada de los fallecidos por accidentes de tránsito en varios países y en la Argentina, hasta el año 2018, a continuación: <http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/internacionales/comparacion-de-argentina-con-otros-paises> (16/3/23). Según esta fuente, el número de fallecidos por esta causa de ha mantenido casi constante en la Argentina entre 1990 y 2018. En similar sentido, p. v. la serie histórica de siniestralidad en la Argentina, en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv\_ov\_serie\_historica\_2008-2015\_final.pdf, página 19 y siguientes (16/3/23). En tanto que la tasa de siniestros con víctimas por vehículos registrados, que mide la cantidad de siniestros viales cada 10.000 vehículos registrados en la ciudad Autónoma de Buenos Aires, tampoco tuvo cambios significativos entre 2008 y 2015, p. v., *ibídem*, pág. 39. El informe de siniestralidad vial fatal nacional de 2022 p. v. en <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_siniestralidad_2022_datos_preliminares.pdf> (16/3/23). Cabe mencionar que la mayoría de los accidentes fatales se produce en las rutas y es por motivos de colisión; encabezan la lista los motovehículos conducidos por la noche por varones de entre 15 y 35 años. [↑](#footnote-ref-2)
2. Se trata de una empresa privada dedicada a informes de siniestros, p. v. su página web <http://home.cesvi.com.ar/Page/ViewPage/Home> (16/3/23). [↑](#footnote-ref-3)
3. Cfr. <https://www.todoriesgo.com.ar/el-90-de-los-accidentes-de-transito-es-producto-del-error-humano/> (16/3/23). [↑](#footnote-ref-4)
4. Ibídem. En este sentido, p. v. además <https://atpas.com.ar/dia-de-la-seguridad-vial-en-argentina-cuales-son-las-principales-causas-de-accidentes-y-como-evitarlas/#:~:text=Irresponsabilidad%20al%20volante%2C%20negligencias%20y,de%20tr%C3%A1nsito%20en%20la%20regi%C3%B3n> (16/3/23). [↑](#footnote-ref-5)
5. Cfr. <https://en.wikipedia.org/wiki/Vehicle_inspection_in_the_United_States> (16/3/23). [↑](#footnote-ref-6)
6. Cfr.B.O.<https://documentosboletinoficial.buenosaires.gob.ar/publico/20150602.pdf>

(16/3/23.. [↑](#footnote-ref-7)
7. Sobre la importancia de los incentivos en el tránsito, p. v por ej. el interesante tratamiento de Landsburg, *El* *economista en pijama. La economía y la vida diaria*, Buenos Aires, Atlántida, 1993, p. 15 y siguientes. [↑](#footnote-ref-8)
8. P. v. en general, Mises, Ludwig v. *La acción humana*, Buenos Aires, Unión Editorial, 2018; Hayek, Friedrich A., *Derecho Legislación y Libertad*, Buenos Aires, Unión, 2013; Kirzner, I., Competencia y empresarialidad, Buenos Aires, Unión, 2020; Rothbard, M., *La ética de la Libertad*, Buenos Aires, Unión, 2012; Salin, Pascal, *Liberalismo*, Buenos Aires, Unión, 2008, en especial los capítulo VIII, X y XIII, este último referente a la libertad de conducir, págs. 313 y siguientes. [↑](#footnote-ref-9)
9. La recaudación proyectada por este concepto efectuada por el Presupuesto de 2022 proyectado para 2023 es de unos sesenta y cinco mil quinientos cuarenta y dos millones seiscientos mil —$65.542.600— pesos. [↑](#footnote-ref-10)
10. Cfr. <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> (16/3/23). [↑](#footnote-ref-11)
11. Puede v. por ej.: <https://www.accuweather.com/es/ar/buenos-aires/7894/air-quality-index/7894> (16/3/23). [↑](#footnote-ref-12)
12. Cfr. <https://www.cepal.org/es/temas/agenda-2030-desarrollo-sostenible/acerca-la-agenda-2030-desarrollo-sostenible> (16/3/23). En el ámbito nacional, p. v. <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2022/09/ciudad_autonoma_de_buenos_aires.pdf> (16/3/23); <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-ciudad-de-buenos-aires-expuso-sus-avances-de-los-objetivos-de-desarrollo-sostenible-en> (16/3/23); y en el ámbito de la Ciudad, <https://www.buenosaires.gob.ar/agenda-2030> (16/3/23). [↑](#footnote-ref-13)
13. P. v. p. ej., Hazlitt, Henry, *La economía en una lección*, con prólogos de Javier Milei y Juan Ramón Rallo, Buenos Aires, Unión, 2018, cap. VI “El odio a la máquina”, págs. 83 y siguientes. [↑](#footnote-ref-14)