



PROYECTO DE LEY.

MODIFICACIÓN DE LA LEY 2265/07.

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 3 y el Artículo 5 de la Ley N° 2.265.

Artículo 5.- Modifíquese el Artículo 6 de la Ley 2.265, quedando 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 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.”

Artículo 6.- Sustitúyase el Artículo 7 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, 15,16,17,18 ,19, 20,21 y 22 de la Ley N° 2.265 en su totalidad.

Artículo 9.- Modifíquese el Artículo 23 de la ley N° 2.265, quedando redactado de la siguiente forma: “La Verificación Técnica Optativa (VTO) será efectuada en Estaciones de Verificación (EV) habilitadas al efecto, las cuales funcionarán bajo la Dirección Técnica de un responsable que deberá ser profesional universitario matriculado con competencia para desempeñarse en la Ciudad de Buenos Aires y con incumbencias en la materia o que cuente con antecedentes laborales en tareas similares por un plazo mayor a diez (10) años. Las Estaciones de Verificación 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 24 de la Ley N° 2.265, quedará redactado de la siguiente forma: “Vehículos Propulsados a GNC o con Combustible Mixto DieselGNC Todos los vehículos y motovehículos propulsados a Gas Natural Comprimido (GNC) o con mezcla de éste, para poder acceder a la Verificación Técnica Optativa (VTO) 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 25 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. 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 26 de la Ley N° 2.265 en su totalidad.

Artículo 13.- Modifíquese el Artículo 27 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 no aranceladas."

Artículo 14.- Modifíquese el Artículo 28 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente forma: "Bonificaciones tarifarias. Están exentos del pago de la tarifa los usuarios 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 dos haberes mínimos jubilatorios. b) Sean personas con discapacidad, con el vehículo inscripto a su nombre y acrediten su situación con certificado extendido por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y/o autoridad competente. c) Padres o tutores, los descendientes, cónyuge y la pareja conviviente de persona con discapacidad, esta última con la acreditación de dos (2) años de convivencia con la persona discapacitada. En todos los casos el vehículo debe estar destinado al uso de la persona con discapacidad."

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 29 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente forma: "Prestaciones. El Poder Ejecutivo deberá procurar una amplia oferta de Estaciones Verificadoras en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. A tal efecto podrá contratar el Servicio de Verificación Técnica Optativa a fin de habilitar Estaciones Verificadoras que cumplan con los requisitos técnicos y ambientales que la autoridad de aplicación establezca. El Poder Ejecutivo llamará a licitación pública nacional e internacional para la prestación de dicho servicio por hasta diez (10) años."

Artículo 17.- Deróguese los Artículos 32,33, 34 y 36 de la Ley 2.265.

Artículo 18.- Modifíquese el Artículo 39 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente forma: "Eliminación de deficiencias. El Poder Ejecutivo propenderá a la eliminación de las deficiencias en las calzadas."

Artículo 19.- Comuníquese, etc.

Fundamentos.

Último cambio: 14/3/2025 14:36:00 - Cantidad de caracteres: 11430 - Cantidad de palabras: 2143



Sr. Presidente:

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 ciudadanos de bien para el simple fin de recaudar ganancias para el GCABA de manera ineficiente. Destacamos en primer lugar la solidaridad a todos aquellos propietarios que por cuestiones de índole personal no pudieron acceder a la cita pactada de verificación y pierden el turno sin efectuarse el reintegro de la suma paga.

Amerita destacar que 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 como valor agregado proveen el cambio de aceite, filtros, entre otros, mientras que las sedes concesionadas por el Estado no. Por ende, si el propietario de un vehículo pretende mantener la garantía de fábrica y en simultáneo debe llevar a cabo una VTV de índole “estatal” y se encuentra abonando DOS (2) veces por un servicio de similares prestaciones, afectando una vez más el patrimonio de todos los porteños.

Aún más, en lo que respecta 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.

En otro orden, 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, 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 semicopados, 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.”

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, lo siguiente: “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 Bien 5 y sus sucesivas modificaciones para las categorías de vehículos light duty vehicles [LDV], light duty truck [LDT], medium 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 una 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 en la ejecución de dichas normas 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.

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 a la altura de las circunstancias, en otros términos, 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 al 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.