

PROYECTO DE LEY

"MODIFICACIÓN LEY N° 2.265

VERIFICACIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA"

TÍTULO I PRINCIPIOS BÁSICOS

Artículo 1°.- Sustitúyese el artículo 5° de la Ley N° 2.265, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 5° - *Funciones*- Son funciones de la Autoridad de Aplicación:

1.- Crear el Registro Único de Talleres de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria (VTO), Grabado de Autopartes y Calificados.

2.- Registrar, otorgar la habilitación y fiscalizar a:

- a. Talleres de verificación técnica vehicular;
- b. Talleres de grabado de autopartes;
- c. Talleres calificados.

3.- Gestionar las tareas correspondientes a la Verificación Técnica Rápida Aleatoria, de cualquier vehículo o motovehículo que circule por la Ciudad de Buenos Aires, independientemente del régimen de verificación técnica al que esté afectado.

4.- Previo a la habilitación de las Estaciones de Verificación, deberá remitir al área competente del Poder Ejecutivo Nacional, la solicitud efectuada por el taller, a los fines de validar el cumplimiento de los elementos mecánicos e instrumentales con los que debe contar, previstos la Ley Nacional N° 24.449 y su decreto reglamentario.

5.- Recibir todos los certificados de las verificaciones técnicas vehiculares obligatorias emitidas por cada Estación de Verificación, a los fines de comunicarlo al área competente del Poder Ejecutivo Nacional, para su incorporación a la base de datos y control de vigencia.

6.- Recibir la información del grabado de autopartes, brindada por las Estaciones de Verificación, Talleres habilitados para este fin y/o particulares.

7.- Remitir al Poder Ejecutivo anualmente todas aquellas novedades emergentes sobre la habilitación y registro de Talleres de VTO, grabado de autopartes y calificados, a efectos de que este pueda enviarlo al organismo nacional competente, de conformidad con Ley Nacional N° 24.449, su decreto reglamentario y modificaciones".

Artículo 2°.- Sustitúyese el artículo 8° de la Ley N° 2.262, el cual quedará redactado de la siguiente manera:



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

"Artículo 8° - Responsabilidad sobre su Seguridad- Todo vehículo o motovehículo autopropulsado que se fabrique en el país o se importe, para poder circular dentro de los límites de la Ciudad de Buenos Aires, debe mantener las condiciones originales de homologación o certificación del modelo, según la Licencia de Configuración de Modelo y cumplir las condiciones de seguridad activa y pasiva, de emisión de contaminantes y demás requerimientos de este título, conforme las prestaciones y especificaciones vigentes a nivel nacional.

Cuando las condiciones originales del vehículo o motovehículo hayan sido modificadas, esa responsabilidad 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 9° de la presente e informadas a la autoridad competente, en cuyo caso la responsabilidad por las condiciones mínimas de seguridad activa y pasiva, y de emisión de contaminantes recaerá en el director técnico."

Artículo 3°.- Sustitúyese el artículo 9° de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 9° - *Talleres Calificados*- Los talleres de reparación y mantenimiento de vehículos y motovehículos que cuenten con las herramientas y el equipamiento adecuado, podrán tramitar su calificación por especialidad o especialidades, atento a los requisitos que fije la reglamentación, en virtud de las disposiciones de la Ley Nacional N° 24.449, su decreto reglamentario y modificaciones.

Todo taller para funcionar debe acreditar la Certificación de Aptitud Técnica, la cual será emitida por el organismo que determine la Autoridad de Aplicación, previo a su solicitud de incorporación como Taller Calificado en el Registro Único de Talleres del artículo 5 de la presente ley.

Los talleres de servicio o reparación están obligados a fijar en un lugar visible el certificado de habilitación que consignará las especialidades que podrán ser materia de actividad del mismo.

Cada taller calificado deberá contar con un director técnico responsable de las reparaciones y mantenimientos en él efectuados, en los mismos términos del artículo 35 del Decreto N° 779/95 reglamentario de la Ley Nacional N° 24.449.

Un mismo taller podrá tener más de un Director Técnico de la misma o distintas especialidades para las cuales fue habilitado.

Queda prohibido que un director ocupe cargo en otro taller habilitado a los mismos fines en un mismo horario.

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, certificadas por el Consejo Profesional respectivo, 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 el certificado que los habilite en la especialidad de acuerdo a los requerimientos



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

exigidos por la Autoridad de Aplicación o, sean titulares de un taller de reparación de vehículos habilitado con anterioridad al año 1987 y sean mayores de 45 años.

Los directores técnicos responderán en aquellos casos en los que las deficiencias en las reparaciones, montajes o recambios con piezas no autorizadas ni certificadas, o la utilización de materiales no normalizados, ocasionen accidentes viales.

Cada taller debe disponer de un libro rubricado de reparaciones, el cual deberá contar con los siguientes datos:

- a. Número de Orden.
- b. Fecha.
- c. Marca.
- d. Modelo.
- e. Año de patentamiento.
- f. Dominio.
- g. Titular.
- h. Reparaciones efectuadas.
- i. Final de obra o motivo de retiro de la unidad son final de obra, indicando reparaciones faltantes.
- j. Observaciones.
- k. Firma del director técnico.
- l. Firma del responsable del vehículo.

Los talleres deberán emitir por duplicado un comprobante, a efectos de que uno sea para el usuario y su copia para el archivo del taller.

La Autoridad de Aplicación podrá efectuar todas las inspecciones que considere pertinentes, a efectos de fiscalizar la situación de los talleres. Asimismo, deberá publicar en cada Estación de Verificación y en el sitio de Internet del Gobierno de la Ciudad, el listado de los talleres que hayan obtenido la calificación para cada especialidad."

Artículo 4°.- Sustitúyese el artículo 15 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 15 - *Primera verificación*- Los vehículos automotores de uso particular y motovehículos cero (0) kilómetros que se radiquen en la Ciudad de Buenos Aires tendrán un plazo de gracia de SESENTA (60) meses contados a partir de su fecha de patentamiento inicial para realizar su primera VTO, con excepción de los vehículos importados usados que carecen de Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y/o Licencia de Configuración Ambiental (LCA) cuya antigüedad se contará a partir de la fecha de fabricación de origen.

Los vehículos que no sean de uso particular, realizarán su primera Verificación Técnica Obligatoria (VTO) conforme lo disponga la autoridad de aplicación. En ningún caso podrá disponer de un plazo de gracia mayor a los DOCE (12) meses contados desde el patentamiento inicial.

Los vehículos importados usados que carezcan de Licencia de Configuración Ambiental, la antigüedad se computará a partir de la fecha de fabricación en origen".



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

Artículo 5°.- Sustitúyese el artículo 16, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 16- *Casos especiales de Vehículos clásicos o de colección*- Los vehículos clásicos, aquellos que por sus características y/o antecedentes históricos constituyan una reserva para la defensa y el mantenimiento del patrimonio cultural de la Nación y tengan como mínimo treinta (30) años de antigüedad, podrán efectuar la Verificación Técnica Obligatoria en cualquier taller, concesionario o importador habilitado a tal efecto."

Artículo 6°.- Sustitúyese el artículo 18 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 18 - *Vehículos de otros usos*- Para los vehículos afectados a otros usos, los plazos de vigencia de la Verificación Técnica Vehicular Obligatoria serán los que establezca la normativa particular correspondiente. A falta de normativa específica, el plazo no podrá exceder los DOCE (12) meses."

Artículo 7°.- Sustitúyese el artículo 19 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 19 - *Casos específicos* - Los vehículos de uso particular radicados en la Ciudad de Buenos Aires que posean alguna de las características que se enumeran a continuación, deben realizar la correspondiente Verificación Técnica Vehicular Obligatoria en la o las estaciones de verificación habilitadas por el Gobierno de la Ciudad para vehículos de "Transporte de pasajeros de oferta libre para recreación y excursión en vehículos de fantasía" contemplados en el Capítulo 9.9 del Código de Tránsito y Transporte, cumpliendo con los plazos, periodicidad y demás circunstancias previstas en la presente Ley:

- a) Peso total superior a 3.500 Kg.
- b) Peso total menor a 3.500 Kg, pero el peso en alguno de sus ejes superior a los 2.000 Kg.
- c) Aquellos con al menos un eje cuya trocha dificulte o impida las mediciones en las maquinarias pertinentes.
- d) Aquellos con eje dual trasero.

Los vehículos automotores, carretones, remolques y semiremolques de construcción fuera de normas, que por su peso y/o dimensiones se encuentren imposibilitados de ingresar a una Estación de Verificación Técnica, realizarán una Inspección Técnica Especial, a cargo de un ingeniero matriculado habilitado para el ejercicio en la Ciudad de Buenos Aires, y con incumbencia en la materia.

El profesional a cargo, verificará la operatividad funcional de los dispositivos de seguridad activa y pasiva de la unidad. Culminada la inspección, emitirá un certificado, cuya vigencia será anual y reemplazará teniendo la misma validez al certificado de verificación técnica, siendo la autoridad de aplicación quien defina los requisitos para dicha inspección".

Artículo 8°.- Sustitúyese el artículo 20 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

“Artículo 20 - *Plazo y vigencia del certificado*- La vigencia efectiva del certificado de la Verificación Técnica Obligatoria (VTO) para vehículos y motovehículos será de VEINTICUATRO (24) meses hasta el décimo año de antigüedad, desde la finalización del plazo de gracia establecido en el artículo 15 de la presente.

Una vez cumplido el décimo año de antigüedad desde su patentamiento, los certificados de la Verificación Técnica Obligatoria (VTO) para vehículos y motovehículos tendrán una vigencia de DOCE (12) meses.

Cuando los usuarios cuyos vehículos y motovehículos radicados en la Ciudad de Buenos Aires, deban efectuar la Verificación Técnica Obligatoria (VTO) la misma se llevará a cabo atendiendo al último número del dominio del vehículo o motovehículo según la siguiente tabla:

Último dígito de Patente	Mes de Verificación
1	Noviembre
2	Febrero
3	Marzo
4	Abril
5	Mayo
6	Junio
7	Julio
8	Agosto
9	Septiembre
0	Octubre

Cuando un usuario concorra con su vehículo o motovehículo a realizar la verificación con hasta treinta (30) días de anterioridad al vencimiento y/o con posterioridad al mes establecido, la vigencia del certificado será hasta el mes de verificación que le corresponda según último dígito de patente, conforme los plazos establecidos en el presente.”

Artículo 9°.- Sustitúyese el artículo 23 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 23 - *Estaciones de Verificación*- La Verificación Técnica Obligatoria (VTO) podrá ser realizada en cualquier taller, concesionario o importador de vehículos que sea capaz de corroborar técnicamente las condiciones mínimas requeridas para la calificación del estado del vehículo a cuyos fines serán consideradas Estaciones de Verificación.

Todo taller calificado que se encuentre en el Registro Único de Talleres habilitado a tal fin, cuente con instalaciones aptas y el equipamiento adecuado -conforme las disposiciones de la Ley Nacional N° 24.449 y su reglamentación-, podrá



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

realizar las Verificaciones Técnicas de cualquier tipo de vehículo, ya sea de uso particular o comercial, de pasajeros o de carga, especiales o antiguos.

Todas las unidades se revisarán conforme a los parámetros previstos en el Decreto N° 779/95 reglamentario de la Ley Nacional N° 24.449.

Las Estaciones, funcionarán bajo la dirección técnica de un profesional responsable, quien deberá ser un ingeniero matriculado para el ejercicio profesional en la Ciudad de Buenos Aires con incumbencias específicas en la materia.

Cada Estación contará con un sistema de registro de revisiones, en formato digital, el cual tiene como finalidad documentar todas las revisiones técnicas efectuadas, sus resultados y las causales de rechazo, en caso de corresponder. La autoridad de aplicación no podrá limitar el número de talleres revisores que funcionarán, ni fijar tarifas máximas o mínimas obligatorias a los talleres."

Artículo 10.- Sustitúyese el artículo 25 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 25 - *Documentación*. La Estación de Verificación, una vez aprobada la verificación técnica del vehículo o motovehículo, deberá emitir y confeccionar con rúbrica del Director Técnico un Certificado de Aprobación de Verificación Técnica (CAVT) formato papel o digital por duplicado, 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 previsto en el artículo 15 de la presente, en este caso será sin cargo 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, se deberá tener obligatoriamente la oblea identificatoria y el Certificado de Aprobación de Verificación Técnica (CAVT), pudiendo éste último ser reemplazado por el certificado digital válido y vigente que haya sido autorizado por la Autoridad de Aplicación."

Artículo 11.- Sustituyese el artículo 27 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactada de la siguiente manera:

"Artículo 27 - *Verificación sin costo* - Las reverificaciones que se realicen, con motivo de una desaprobación original, dentro de los sesenta (60) días hábiles de efectuada la verificación serán sin costo, al igual que las Verificaciones Técnicas Rápidas Aleatorias prescriptas en el artículo anterior."

Artículo 12.- Sustitúyese el artículo 29 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 29 - *Prestaciones*- El Poder Ejecutivo deberá procurar una amplia oferta de Estaciones Verificadoras en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, no pudiendo limitar el número de estaciones que presten el servicio.

En caso de verificarse una cantidad de habilitaciones insuficientes para la prestación del servicio de verificación técnica obligatoria, el Poder Ejecutivo podrá llamar a licitación pública nacional o internacional para garantizar la prestación de dicho servicio. "



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

Artículo 13.- Sustitúyese el artículo 31 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 31 - *Auditoría de la Prestación*- 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. La auditoría técnica operativa del servicio estará ejecutada por una institución pública calificada en la materia.

En el caso de las Estaciones de Verificación bajo licitación pública, los honorarios que demande la auditoría técnica operativa correrán por cuenta de los titulares de las estaciones y serán aprobados y comunicados previamente a los oferentes por el Poder Ejecutivo."

Artículo 14.- Sustitúyese el artículo 34 de la Ley N° 2.265, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"Artículo 34 - *Talleres Calificados y Estaciones de Verificación*- Los propietarios de Talleres Calificados y Estaciones de Verificación 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 habilitación que le atribuye el artículo 9° y 23° respectivamente. Los incumplimientos del director técnico además, serán comunicados por la Autoridad de Aplicación al Colegio Profesional respectivo.

La Autoridad de Aplicación de la presente Ley, tendrá la facultad para establecer en los supuestos que sean necesarios, el régimen de sanciones el cual podrá contemplar apercibimiento, suspensión temporaria y cierre definitivo, pudiendo aplicar también sanciones económicas de conformidad con la Ley Nacional N° 24.449 y su decreto reglamentario."

Artículo 15.- Incorpórese como Anexo I de la presente ley, el Régimen de Grabado de Autopartes.

Artículo 16.- Derógase la Ley N° 3.078 sobre Registro de Verificación de Autopartes de la Ciudad de Buenos Aires, sus modificatorias y su reglamentación.

Artículo 17.- Comuníquese, etc.-



ANEXO I

RÉGIMEN DE GRABADO DE AUTOPARTES

Artículo 1°.- Los propietarios –sean personas físicas o jurídicas– de comercios dedicados a la compraventa de autopartes, nuevas y/o usadas deberán inscribirse en el “Registro Único de Talleres de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria (VTO), Grabado de Autopartes y Calificados”.

Artículo 2°.- Establécese en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires la obligatoriedad, para el titular de todo vehículo automotor registrado en esta jurisdicción, ante el Registro Nacional de la Propiedad Automotor, del grabado del número de dominio en seis (6) partes de la carrocería del vehículo: todas las puertas (lateral externo), capot (parte interior y superior), y baúl (parte interior y superior).

En el caso de tratarse de un vehículo de dos (2) puertas, se realizará en los parantes a media altura del mismo, cumplimentando las seis (6) partes, debiendo ser designados los lugares específicos a ser grabados por vía de reglamentación.

Artículo 3°.- La obligación establecida en la presente no regirá respecto de los vehículos que encontrándose registrados en la Ciudad de Buenos Aires, se caractericen por ser automóviles clásicos y/o de colección cuyo año de fabricación sea anterior al año 1990, conforme a lo previsto en la Resolución N° 581/18 de la Subsecretaría de Seguridad Ciudadana.

Artículo 4°.- Para la aplicación del presente, se entiende por “vehículo automotor”, a todo vehículo que utiliza como fuerza impulsora la generada por un motor que cuente con al menos dos (2) puertas.

Artículo 5°.- En caso de siniestros y/o accidentes que originen la sustitución de partes del vehículo automotor que deban ser grabadas, las partes que las sustituyan también deberán ser grabadas. Para el supuesto que únicamente haya sido afectado el grabado sin sustitución de la parte del vehículo automotor, las partes afectadas deberán ser regrabadas.

Artículo 6°.- Todo titular y/o poseedor de un automotor que proceda a su desguace, sea particular, compañía o empresa de seguros, debe solicitar su baja conforme al Régimen establecido por la Ley Nacional 25.761.

Artículo 7°.- La Autoridad de Control del cumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Anexo, es la Policía de la Ciudad de Buenos Aires y toda otra fuerza de seguridad con competencia territorial y jurisdiccional en el Distrito, con facultad de inspección vehicular.

Artículo 8°.- El grabado de las autopartes debe ser realizado mediante el uso de una pistola con micro punzón. Dicho grabado podrá ser realizado por el propio titular del vehículo o por cualquier sujeto que cuente con los elementos necesarios a tal fin, siempre que el grabado cumpla con las especificaciones técnicas establecidas en el artículo siguiente.

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

Artículo 9°.- El grabado deberá ajustarse a las siguientes especificaciones técnicas:

- a) El tamaño de los dígitos del dominio deberá ser: 35 milímetros de ancho x 7 milímetros de alto.
- b) Los punteados de los caracteres serán de 2 décimas de milímetro de profundidad como máximo.
- c) Sobre cada parte grabada deberá colocarse un calco autoadhesivo transparente con un marco blanco de 8 centímetros de ancho x 3 centímetros de alto para permitir una mejor lectura del dominio y mayor protección a la carrocería.

Artículo 10.- La obligación del grabado de las autopartes se tendrá por cumplida con la colocación de una Oblea de seguridad convalidada por el Registro Único y la comunicación de dicho cumplimiento al Registro Nacional. En el caso que el grabado sea realizado en alguno de las Estaciones de Verificación habilitadas a tal fin, las mismas tramitarán y colocarán la Oblea de seguridad, debiendo proceder a la comunicación correspondiente ante el Registro Único.

En el caso que el grabado de las autopartes sea realizado por el titular o cualquier prestador del servicio no autorizado para realizar la VTO, quedará a cargo del titular del vehículo la tramitación de la Oblea de seguridad ante el Registro Único conforme al procedimiento que establezca la reglamentación.

Artículo 11.- Los Concesionarios de Automotores, gestores, mandatarios y cualquier otra persona física o jurídica que participe como intermediario en la compra venta de automotores y en la tramitación de la respectiva inscripción inicial de un vehículo nuevo que corresponda inscribir en un Registro Seccional del Registro Nacional de la Propiedad del Automotor y Créditos Prendarios, con jurisdicción en la Ciudad de Buenos Aires, deberá encargarse del grabado de las autopartes del vehículo como paso previo a su puesta en circulación. En el caso de vehículos usados, radicados en la jurisdicción de la Ciudad de Buenos Aires, los intermediarios mencionados deberán verificar que el titular haya cumplido con el grabado de las autopartes como requisito previo de transferencia de titularidad.

Artículo 12.- El costo del grabado establecido en la presente ley será fijado libremente por quienes presten el servicio.

Artículo 13.- Los talleres habilitados para efectuar la Verificación Técnica Vehicular Obligatorio (VTO) deben, al momento de realizar la verificación correspondiente, constatar que las autopartes del vehículo automotor se encuentren grabadas, de conformidad a lo previsto en el presente Anexo. En caso de no encontrarse el grabado, procederá a rechazar la VTO hasta tanto se dé cumplimiento.



FUNDAMENTOS

Sra. Presidente:

El presente proyecto tiene por objeto reformar el régimen de Verificación Técnica Vehicular Obligatoria vigente en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Ley N° 2.265), en línea con el proceso de modernización normativa, simplificación administrativa y desburocratización que se viene impulsando a nivel nacional, orientado a eliminar regulaciones innecesarias, promover la libre competencia y devolver mayor libertad de elección a los ciudadanos.

Entendemos que la seguridad vial constituye un objetivo indelegable del Estado, sin embargo, desde ese principio no se sigue que el Estado deba sostener esquemas cerrados de prestación, que limitan artificialmente la oferta de prestadores o transforman una obligación legal en un circuito cautivo para los usuarios. Si bien corresponde fijar estándares de seguridad y fiscalizar su cumplimiento; no corresponde, reservar innecesariamente la prestación de un servicio, cuya demanda surge de una imposición normativa y no de una elección libre del consumidor.

El régimen vigente en la Ciudad fue concebido bajo un modelo cerrado, con un número limitado de plantas verificadoras y tarifas aprobadas por el Gobierno porteño. Actualmente, la propia Ciudad informa que la VTV se realiza en solo siete plantas habilitadas, con un costo oficial de \$75.756,89 para automóviles particulares y \$28.484,61 para motos. En un trámite obligatorio, esta combinación de oferta restringida y precio administrado termina trasladando costos relevantes al contribuyente sin que ello se traduzca necesariamente en un estándar superior de seguridad.

En este contexto, la reforma impulsada a nivel nacional mediante el Decreto Nacional N° 196/25 avanza en una dirección correcta al revisar esta lógica. A través de dicha norma se introdujeron modificaciones a la reglamentación de la Ley Nacional de Tránsito (Ley N° 24.449), con el objetivo de desregular, simplificar y efficientizar diversos procedimientos vinculados al tránsito y la seguridad vial, entre ellos la Revisión Técnica Vehicular, en línea con una política orientada a la modernización del Estado y la promoción de la competencia.

En este sentido, el Decreto N° 196/2025 cita un estudio de la Dirección de Investigación Accidentológica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, elaborado a partir de datos de siniestralidad vial de la Provincia de Buenos Aires, según el cual la falla de autopartes no se encontraba entre las principales causas probables de siniestro. Este dato no elimina la necesidad de revisión técnica, pero sí obliga a abandonar enfoques sobre regulados que presumen un riesgo uniforme allí donde la evidencia demuestra una realidad distinta. Una política pública eficiente no consiste en multiplicar cargas burocráticas, sino en focalizar los controles donde el riesgo es efectivamente mayor.

Siguiendo esta lógica y considerando que las disposiciones nacionales marcan un camino hacia la modernización del sistema, el presente proyecto propone modificar los plazos de periodicidad de la verificación vehicular. Se establece que los vehículos de uso particular cero (0) kilómetro realicen la primera verificación a los cinco (5) años desde su patentamiento inicial; que los vehículos de hasta diez



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

(10) años de antigüedad efectúen la revisión cada dos (2) años; y que aquellos que superen dicha antigüedad deban realizarla de manera anual. Esta adecuación responde a la evolución tecnológica del parque automotor, que presenta mayores estándares de seguridad y durabilidad en sus componentes, permitiendo ajustar la frecuencia de los controles y concentrar los esfuerzos en los vehículos de mayor antigüedad.

Asimismo, el proyecto propone modificar el modelo actual de prestación del servicio de verificación vehicular en la Ciudad, avanzando hacia un sistema abierto. De este modo, cualquier taller, concesionario o importador de vehículos que cumpla con los requisitos técnicos y profesionales establecidos por la normativa podrá ser habilitado para ofrecer el servicio y emitir los correspondientes certificados. El rol del Estado debe consistir en establecer estándares, registrar a los prestadores, auditar el sistema y aplicar sanciones cuando corresponda, pero no en reservar innecesariamente un mercado ni fijar las condiciones económicas de una prestación obligatoria.

En línea con estos principios, la apertura del sistema permitirá fomentar la libre oferta de servicios, ampliar la competencia entre prestadores y favorecer una mayor disponibilidad de establecimientos habilitados, permitiendo que la competencia reemplace a la fijación administrativa de precios como mecanismo natural para disciplinar costos y mejorar la calidad del servicio.

En el mismo espíritu, el presente proyecto propone modificar el régimen vigente de grabado de autopartes, eliminando la fijación del precio por parte del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y permitiendo que el servicio pueda ser realizado por cualquier prestador que cumpla con los requisitos técnicos establecidos por la normativa. De este modo, el costo del grabado será libremente acordado entre las partes. Asimismo, se incorpora la posibilidad de que el propio titular del vehículo realice el grabado de las autopartes, siempre que utilice herramientas que cumplan con las especificaciones técnicas correspondientes. Esta alternativa resulta plenamente viable —considerando que el grabado puede realizarse en pocos minutos con el equipamiento adecuado— y contribuye a facilitar el cumplimiento de la norma, manteniendo el grabado como herramienta de prevención del delito sin imponer cargas económicas o administrativas innecesarias a los usuarios.

Finalmente, la iniciativa dispone la unificación del Registro de Talleres a cargo de la Verificación Técnica Vehicular Obligatoria con el Registro de Verificación de Autopartes, a fin de reducir costos administrativos, evitar duplicaciones innecesarias dentro de la estructura estatal y optimizar los mecanismos de control. De este modo, los talleres habilitados para realizar la VTV deberán verificar también el cumplimiento del grabado de autopartes, sin cuyo cumplimiento no podrá emitirse el certificado de verificación técnica que habilita la circulación del vehículo.

Desde nuestro bloque creemos que el rol del Estado debe concentrarse en establecer reglas claras, garantizar estándares de seguridad y ejercer una adecuada fiscalización, evitando regulaciones excesivas que terminan encareciendo trámites obligatorios y restringiendo innecesariamente la libertad de los ciudadanos. Avanzar hacia sistemas más abiertos, competitivos y simples no sólo reduce costos y burocracia, sino que también fortalece la responsabilidad individual y mejora la calidad de los servicios.



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

Por todo lo expuesto, solicito al Cuerpo el acompañamiento del presente proyecto de ley.