



MINISTERIO DE TRANSPORTE

SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE

Resolución 1/2022

RESOL-2022-1-APN-SECGT#MTR

Ciudad de Buenos Aires, 04/01/2022

VISTO los Expedientes N° EX-2020-83726348-APN-DG DYD#JGM y N° EX-2021-66444756-APN-DG DYD#JGM, la Ley de Tránsito N° 24.449, su Decreto Reglamentario N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995 modificado por los Decretos Nros. 1716 del 20 de octubre del 2008; 437 del 11 de abril de 2011 y 32 del 10 de enero de 2018 y el Acuerdo de Complementación Económica N° 14 entre la REPÚBLICA ARGENTINA y la REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley de Tránsito N° 24.449 estableció los principios que regulan el uso de la vía pública y la circulación de personas, animales y vehículos terrestres, así como también a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, la estructura vial y el medio ambiente en cuanto fueren con causa de tránsito, siendo su ámbito de aplicación la jurisdicción federal.

Que la mencionada Ley estipula en su artículo 53 las exigencias comunes que deben cumplir los vehículos del servicio de transporte de pasajeros y de carga, en materia de seguridad, antigüedad, dimensiones máximas, transmisión de peso máximo a la calzada, relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre, entre otros aspectos.

Que la Ley de Tránsito N° 24.449 fue reglamentada por el Decreto N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995, sus modificatorios y complementarios.

Que por imperio del Decreto N° 32 de fecha 10 de enero de 2018, se modificó el Anexo B (“ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROCESOS DE ENSAYOS”) del Decreto Reglamentario N° 779/95, donde se establecen los procesos de ensayos de cada categoría de vehículo, que deben satisfacer los fabricantes e importadores de vehículos CERO KILÓMETRO (0 km) de producción seriada, para obtener la correspondiente Licencia de Configuración de Modelo (LCM).

Que, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 27 – “Reglamentos Técnicos”, del Acuerdo de Complementación Económica N° 14 suscrito entre la REPÚBLICA ARGENTINA y la REPÚBLICA FEDERATIVA DE





BRASIL, debe procurarse la facilitación del intercambio comercial, la complementación industrial y la aplicación de reglamentos que no generen obstáculos innecesarios al comercio.

Que la REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL dictó la Resolución CONTRAN N°799/2020, norma que ajusta la implementación del Sistema de Control de Estabilidad para vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3, estableciendo un cronograma diferenciado para “todos los modelos de vehículos” y para los “nuevos modelo de vehículo” (conforme IF-2021-97033582-APN-CNTYSV#MTR).

Que, mediante la presentación identificada como RE-2020-83716818-APN-DGDDYD#JGM, la ASOCIACIÓN DE FÁBRICAS DE AUTOMOTORES solicitó que se adopten medidas similares a las dictadas por la Resolución CONTRAN N° 799/2020 de la República Federativa del Brasil, para la postergación de la implementación del Sistema de Control de Estabilidad para vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3, en relación a medidas en materia de seguridad del Sistema de Frenos.

Que, similar solicitud fue recibida mediante el RE-2021-99376970-APN-DGD#MTR por parte de la CÁMARA ARGENTINA DE FABRICANTES DE ACOPLADOS Y SEMIRREMOLQUES (CAFAS).

Que, a través del Informe N° IF-2021-06804778-APN-CNTYSV#MTR, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, organismo descentrado de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR indicó que “...considerando lo peticionado por ADEFA y teniendo en cuenta el texto de la Resolución CONTRAN N° 799/20 resulta razonable acceder a unificar las fechas de implementación con Brasil y a su vez resulta oportuno fijar fecha de implementación de estas tecnologías en categorías de unidades que aún no contaban con fecha cierta en la legislación vigente”.

Que, en el mismo informe, la citada Comisión indicó que “Por otra parte, se propone incorporar en la legislación las fechas de vigencia para las categorías M2 y M3, que hasta la fecha no tenían fecha cierta y por otra parte se incorpora fecha de vigencia para el sistema de ABS en los remolques convencionales de la categoría de O4 de hasta 45 toneladas. Al respecto se consigna que la incorporación de ABS en los equipos remolcados de la categoría O4, había sido tratada oportunamente con CAFAS (CÁMARA ARGENTINA DE FABRICANTES DE ACOPLADOS Y SEMIRREMOLQUES), por otra parte, todos los camiones y tractores ya vienen con sistema ABS, en consecuencia, es muy importante para la seguridad, que el equipo de transporte (tractor y semirremolque o camión y acoplado) ambos dispongan de ABS para lograr una muy buena frenada”.

Que, posteriormente, tomó intervención la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, por conducto de la Providencia N° PV-2021-72580181-APN-DNTAC#MTR, en la que expuso que “. la medida propiciada encuentra su motivación en lograr una armonización con la exigencia y cronograma plasmada en el plexo normativo del país vecino, referido al Sistema de Control de Estabilidad para los modelos M y N, como así también ampliar el cronograma a la categoría O, estableciendo plazos claros y adecuados en pos de la Seguridad Vial.”

Que, asimismo, mediante las Nota N° NO-2021-97403533-APN-CNTYSV#MTR e Informe IF-2021-123569838-APN-CNTYSV#MTR, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL analizó las consideraciones efectuadas por la CÁMARA ARGENTINA DE FABRICANTES DE ACOPLADOS Y



SEMRREMOLQUES (CAFAS), concluyendo que resultaban razonables los pedidos realizados por CAFAS, a efectos de compatibilizar de modo más armónico las exigencias de las unidades N2/N3 con los O4 de más de 45 toneladas y en términos generales evitar problemas o demoras en el proceso productivo y en la normal provisión de equipamiento importado.

Que, en ese contexto, la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS tomó nueva intervención en la Providencia N° PV-2021-98626118-APN-DNTAC#MTR, prestando conformidad con la propuesta de la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL.

Que, en razón de lo expuesto y considerando la legislación actual, resultó pertinente establecer un cronograma de implementación para las categorías M2 y M3 en lo relativo al Sistema de Control de Estabilidad (ESC), así como para el Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS) en los equipos arrastrados de la categoría O4.

Que, a los efectos indicados en el considerando precedente, se dictó la Resolución N° 29 de fecha 25 de noviembre de 2021 de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, a través de la que se aprobó un esquema de modificaciones al aludido Anexo B del Decreto N° 779/95.

Que, en forma previa a la publicación de la mencionada Resolución N° 29/2021 de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, se recibió la Nota N° NO-2021-123496249-APN-DNGPI#MDP de la DIRECCIÓN NACIONAL DE GESTIÓN DE POLÍTICA INDUSTRIAL del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO y, en atención a las facultades que le asisten respecto de la emisión de la Licencia de Configuración de Modelo (LCM), solicitó que "... tenga a bien evaluar lo manifestado por el I.N.T.I., respecto a reconocer y aprobar métodos de pruebas alternativos que puedan paliar la situación, hasta tanto los laboratorios en Argentina se actualicen en esta materia", a cuyo efecto remitió un informe sobre el estado de situación de los laboratorios nacionales respecto a la capacidad de infraestructura y equipamiento para la realización de ensayos relacionados a los sistemas de ABS, ESC y EBS.

Que, analizada que fue la petición por la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, por conducto del Informe N° IF-2021-123573985-APN-CNTYSV#MTR, la misma entendió que resulta procedente lo peticionado, advirtiendo que "...se debe contar con cierta flexibilidad (por un tiempo limitado) para reconocer procesos de ensayos previstos en los reglamentos técnicos, donde los laboratorios reconocidos o acreditados en el país no dispongan la infraestructura completa para su verificación."

Que, en atención a lo señalado en el considerando precedente, la DIRECCIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN NORMATIVA DE TRANSPORTE indicó que "...considerando que la Resolución N° 29/2021 de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE no fue publicada, por lo que no desarrolló ejecutoriedad hacia terceros, esta DIRECCIÓN NACIONAL entiende que correspondería derogar la mencionada norma y proceder a suscribir una nueva resolución que recepcione las modificaciones incorporadas recientemente en el Anexo B del Decreto N° 779/95, en el entendimiento que los cambios no afectan en lo sustancial el acto proyectado".

Que el Decreto 32/18 establece que la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, es el organismo nacional competente facultado para modificar del Anexo B del Decreto Reglamentario N°779/95, en lo relativo a los vehículos destinados al transporte por automotor de pasajeros y de carga.



Que en dicha inteligencia el SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR en su carácter de Presidente de la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, se encuentra facultado para la actualización tramitada en los presentes actuados.

Que la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, organismo desconcentrado actuante en el ámbito de SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, ha tomado intervención y emitido el informe técnico que sustenta en los aspectos técnicos, el acto administrativo bajo trato.

Que, en atención a que la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR se encuentra en la actualidad sin funcionario designado, y conforme lo previsto en el artículo 3º de la mentada Ley N°19.549, resulta oportuna la avocación por parte de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE, respecto de la presente resolución.

Que la DIRECCIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN NORMATIVA DE TRANSPORTE ha tomado la intervención de su competencia, sin expresar reparos de índole técnico-jurídica para la continuidad del trámite.

Que la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS dependiente de la SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente norma se dicta en virtud de las atribuciones conferidas por la Ley de Tránsito N° 24.449 y modificatorios, su Decreto Reglamentario N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995 modificado por los Decretos Nros. 1716 del 20 de octubre del 2008; 437 del 11 de abril de 2011 y el 32 del 10 de enero de 2018 y modificatorios, y el Decreto N° 50 del 19 de diciembre de 2019.

Por ello,

EL SECRETARIO DE GESTIÓN DE TRANSPORTE

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- Sustitúyese en el Informe N° IF-2018-00849542-APN-SECGT#MTR que integra el Anexo B, apartado 1 del artículo 29, inciso a) del Decreto Reglamentario N° 779 del 20 de noviembre de 1995 y modificatorios de la Ley de Tránsito N° 24.449, el cuadro correspondiente a los “Requerimientos de seguridad exigidos para las categorías M, N y O – Sistema de Frenos”, de conformidad con el Anexo N° IF-2022-00318489-APN-SECGT#MTR que integra la presente resolución.

ARTÍCULO 2º.- Lo establecido en el artículo 1º, entrará en vigencia a partir de la publicación de la presente en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 3º.- Derógase la Resolución N° 29 de fecha 25 de noviembre de 2021 de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE.

ARTÍCULO 4º.- Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.



BOLETÍN OFICIAL

de la República Argentina



<https://www.boletinoficial.gob.ar/#!DetalleNorma/255838/20220107>

Diego Alberto Giuliano

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Resolución se publican en la edición web del BORA
-www.boletinoficial.gob.ar-

e. 07/01/2022 N° 509/22 v. 07/01/2022

Fecha de publicación 07/01/2022

5 de 5