



*Legislatura de la Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires*

**Expediente 793-D-2018  
Reforma de la VTV**

## **PROYECTO DE LEY**

### **LA LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES SANCIONA CON FUERZA DE LEY**

Artículo 1°.- Modifíquese el Artículo 19 de la Ley 2.265, conforme texto consolidado por Ley 5.666, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 19°.- Estaciones de Verificación. La Verificación Técnica Obligatoria (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 Autónoma de Buenos Aires y con incumbencias en la materia.

Las Estaciones de Verificación tendrán como actividad exclusiva la realización de Verificación Técnica Obligatoria y contarán con un sistema de registro de revisiones en el que figurarán todas las revisiones técnicas efectuadas, sus resultados y las causales de rechazo en caso de corresponder.

**Cuando se detecten anomalías de tal envergadura que hagan presuponer a la autoridad que la circulación de ese vehículo o motovehículo implica un peligro cierto para la seguridad en el tránsito, deberá procederse a su retención hasta que el mismo sea remolcado hacia un taller de reparaciones”.**

Artículo 2°.- Modifíquese el artículo 23 de la Ley 2.265, conforme texto consolidado por Ley 5.666, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 23°.- Precio de la Verificación. La Verificación Técnica Obligatoria (VTO) 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 re-verificaciones que se realicen con motivo de una desaprobación original, dentro de los sesenta (60) días hábiles de efectuada la verificación, serán gratuitas al igual que las Verificaciones Técnicas Rápidas Aleatorias prescriptas en el artículo anterior.

**“También serán gratuitas en los casos del artículo 18, cuando el siniestro se hubiera producido como consecuencia de la falta de mantenimiento, deterioro y/o el mal estado de la calzada, siempre que el/a titular o conductor/a autorizado/a del vehículo y/o motovehículo presentare documentación respaldatoria de carácter fehaciente.”**

Artículo 3°.- Modifíquese el artículo 35 de la Ley 2.265, conforme texto consolidado por Ley 5.666, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Artículo 35°.- Eliminación de deficiencias. **El Poder Ejecutivo deberá destinar a la eliminación progresiva de las deficiencias en las calzadas y la jerarquización del Plan de Seguridad Vial, los ingresos provenientes del canon de la concesión del servicio de Verificación Técnica Obligatoria (VTO), sin perjuicio de los restantes recursos que el Presupuesto General de la Ciudad de Buenos Aires disponga a esos fines.**

Artículo 4°.- Comuníquese.-

**Roy Cortina  
Diputado de la Ciudad de Buenos Aires**



## **FUNDAMENTOS**

Señor Presidente:

La Verificación Técnica Obligatoria (VTO) es un mecanismo estandarizado a través del cual se controla el cumplimiento de las condiciones mínimas de seguridad activa y pasiva por parte de todos los vehículos y motovehículos radicados en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a efectos de incrementar la seguridad vial.

Después de transcurridos diez años desde la sanción de la Ley 2.265 que dispuso su implementación, la obligatoriedad de este sistema entró finalmente en vigencia el mes de octubre de 2016.

De acuerdo al texto legal, el deber de realizar la primer VTO alcanza a todos aquellos rodados de uso particular cero (0) kilómetro que se radiquen en el distrito durante el cuarto año de antigüedad o antes cuando hubieran superado los sesenta mil kilómetros recorridos, con una tolerancia de hasta cuatro mil. También rige para los motovehículos que tienen que iniciar el trámite a partir del primer año de antigüedad.

Para su otorgamiento y renovación anual, la norma dispone un cronograma mensual de solicitud de turnos y asistencia a alguna de las Estaciones de Verificación, que se corresponde con el último número del dominio de cada vehículo o motovehículo, bajo apercibimiento de las sanciones previstas en el Código de Faltas.

Cuando el resultado de la VTO sea apto, se procede a colocar una oblea reglamentaria en el parabrisas del rodado, mientras que si el certificado se otorga en forma condicional, el titular - o la persona autorizada para conducir - tiene sesenta días hábiles para solucionar el desperfecto y volver a realizar la reverificación en forma gratuita. Si la VTO es rechazada no se permite circular por el mismo plazo y resulta obligatorio regresar con los desperfectos solucionados.

De acuerdo a datos periodísticos, durante el primer año se presentaron a la inspección correspondiente unos quinientos treinta y cuatro mil seiscientos cuarenta y ocho automóviles que representan cerca del 70% del parque automotor. Otros doscientos quince mil siguieron circulando sin la verificación.

De las unidades verificadas, el 77,1% fue aprobada de manera definitiva y el 10,2% recibió un permiso de circulación condicional. El restante el 12,7% fue rechazado por presentar inconvenientes en las medidas de seguridad.<sup>1</sup>

El proyecto que venimos a presentar busca introducir una serie de modificaciones a la Ley 2.265, en aras de reforzar el objetivo de mejorar la seguridad vial que la misma persigue y que también se ve plasmado en el Plan 2016-2019 que viene desarrollando el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

En ese sentido, en primer lugar extiende a la verificación técnica obligatoria la premisa dispuesta para las verificaciones aleatorias, respecto a la retención de los vehículos que presenten anomalías de tal envergadura que su circulación implique un peligro para la seguridad vial, hasta su remolque a un taller de reparaciones.

---

<sup>1</sup> <https://www.infobae.com/autos/2017/12/01/la-vtv-en-visperas-de-vacaciones-el-30-del-parque-automotor-no-se-presento-a-la-inspeccion/>



*Legislatura de la Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires*

En segundo lugar, la propuesta incorpora a los supuestos de gratuidad de la verificación, los casos en los que la misma deba tener lugar tras un siniestro ocurrido como consecuencia de la falta de mantenimiento, deterioro y/o el mal estado de la calzada, siempre que el/a titular del vehículo o su conductor/a autorizado/a presente la documentación respaldatoria requerida por la autoridad de aplicación.

Finalmente, se plantea incorporar en el texto legal, la obligación del Poder Ejecutivo de destinar lo percibido en concepto de canon por la concesión del servicio de VTO, a la eliminación progresiva de las deficiencias en las calzadas y la jerarquización del Plan de Seguridad Vial.

Creemos que, además de tener mayor rango normativo, esos términos son mucho más claros y extensos que los previstos en el pliego de licitación, donde se establece que tales ingresos se apliquen exclusivamente para financiar a la autoridad de aplicación, inspecciones y auditorías de las obras, para la adquisición de los documentos de la VTO y para el desarrollo de campañas publicitarias para la presentación de la misma a la sociedad, antes de la habilitación del servicio.

Se trata de un agregado central porque, más allá de otros recursos que el Presupuesto General de la Ciudad de Buenos Aires pueda asignar a esos fines, viene a fortalecer la seguridad vial con una nueva fuente de financiamiento y a reconocer la importancia que el mantenimiento en buen estado de las calles y avenidas tiene para la prevención de accidentes.

Por los motivos expuestos es, Señor Presidente, que solicitamos el pronto tratamiento y la aprobación de esta iniciativa.

**Roy Cortina**  
**Diputado de la Ciudad de Buenos Aires**