

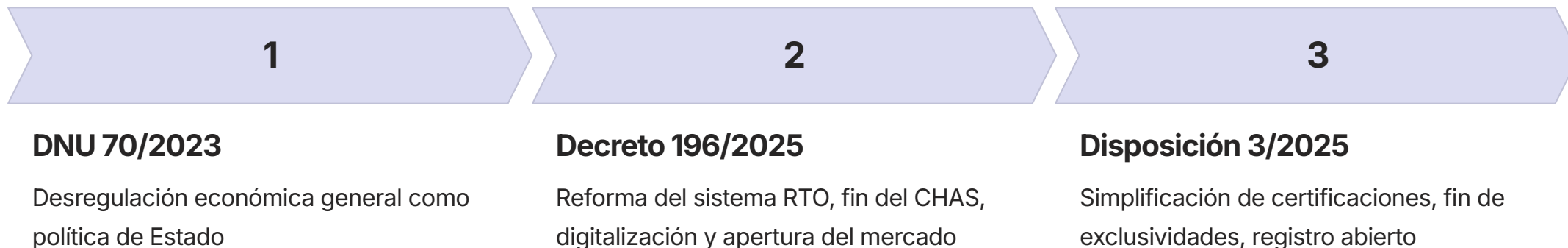
# Marco Normativo de Talleres de Modificación y Reparación de Vehículos Pesados en Argentina

Exposición para el Congreso de la Cámara de Talleres de Modificación y Reparación — Diagnóstico, impacto operativo y propuestas de mejora ante la transformación regulatoria.



# Contexto: Una transformación regulatoria profunda

El sector de talleres de modificación y reparación de vehículos pesados —camiones, ómnibus, acoplados, semirremolques, casillas, grúas y vehículos especiales— atraviesa el cambio normativo más significativo de los últimos años. La **Disposición 3/2025** de la Subsecretaría de Transporte Automotor, publicada en octubre de 2025, derogó el esquema de la Disposición 1/2022, eliminó la exclusividad de AITA sobre las certificaciones y abrió el registro de talleres a un sistema online, gratuito y de libre concurrencia.



# Base Jurídica: Ley 24.449 y Decreto 779/1995

## Ley Nacional de Tránsito N° 24.449

**Artículo 34:** Establece la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) para todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques, a fin de determinar el estado de seguridad activa y pasiva y la emisión de contaminantes. (en tramite de reglamentacion - art 12 Decreto 195/25)

**Artículo 35:** Regula los talleres de reparación, exigiendo habilitación, Director Técnico responsable civil y penalmente, y libro rubricado con registro de vehículos y trabajos realizados. (art. 13 Decreto 196/25)

## Decreto Reglamentario 779/1995

- **Art. 35:** Permite modificaciones en talleres clase 1, 2 y 3 con intervención de profesional universitario habilitado.
- **Anexo K:** Clasificación de talleres por categorías y especialidades.
- **Anexo P:** Regula la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y la Licencia de Configuración Ambiental (LCA).
- **Anexo T:** Asigna a la CNTSV la habilitación, registro y fiscalización de talleres.

# Clasificación de Talleres y Categorías de Vehículos

## Clasificación de Talleres — Anexo K

Clase	Denominación	Vehículos comprendidos
1	Taller de motocicletas	Categorías L y O4
2	Taller de automotores	Categorías M y N
3	Taller de remolques	Categoría O (excepto O1)
4	Servicio de emergencia	L, M, N y O
5	Servicio de gomería	L, M, N y O
6	Servicio de sistema de escape	L, M, N y O

## Categorías de Vehículos Relevantes

Categoría	Descripción
M2 / M3	Vehículos de transporte de pasajeros (colectivos, micros)
N1 / N2 / N3	Vehículos de transporte de carga (camiones, tractores)
O2	Acoplados con peso máximo superior a 750 kg hasta 3.500 kg
O3	Acoplados con peso máximo superior a 3.500 kg hasta 10.000 kg
O4	Acoplados con peso máximo superior a 10.000 kg

# Decreto 196/2025: La Reforma Estructural Previa

Firmado por el presidente Milei el 18 de marzo de 2025, el Decreto 196/2025 constituye la reforma más profunda de la reglamentación de la Ley 24.449 desde el Decreto 779/1995. Es el pivote institucional que sentó las bases para la Disposición 3/2025.

## Nueva Autoridad de Aplicación RTO

La Secretaría de Transporte pasa a ser autoridad central con facultad de registrar talleres de cualquier jurisdicción.

## Fin del Cupo y Libre Precio

Se elimina la limitación en el número de talleres de RTO habilitados. Cada taller fija libremente el precio de la inspección.

## CRT Digital

Se sustituye el certificado físico por el Certificado de Revisión Técnica digital, con base de datos única nacional accesible por patente.

## Eliminación del CHAS

Se elimina el Certificado de Homologación de Autopartes, liberando la comercialización con responsabilidad directa del fabricante/importador.

## Mantenimiento LCM/LCA

Pese a la desregulación, se mantiene la exigencia de LCM y LCA para vehículos 0 km liberados al tránsito. (fortalece el CSV)

## CAT para Vehículos Especiales

Se mantiene el Certificado de Aptitud Técnica para vehículos que no pueden someterse al procedimiento estándar de RTO.

# Nuevos Plazos de RTO para Vehículos Pesados — Decreto 196/2025

## Tabla de Periodicidad RTO

Tipo de vehículo	Primera RTO	Periodicidad
Particular 0 km	60 meses (5 años)	24 meses ( $\leq 10$ años) / 12 meses ( $> 10$ años)
No particular (comercial/pesado)	Máx. 12 meses	Máx. 12 meses

Para las categorías M, N y O —ómnibus, camiones, acoplados y semirremolques— la primera RTO es obligatoria dentro de los 12 meses del patentamiento inicial, con revisión periódica anual.

## Implicancia para los Talleres de Modificación

La periodicidad más estricta para el parque pesado establece la **ventana temporal** dentro de la cual los talleres deben completar sus certificaciones antes de que el vehículo sea sometido a la RTO.

- ❏ Todo taller que intervenga un vehículo pesado debe prever que la certificación de modificación estará disponible antes del vencimiento anual de la RTO correspondiente.

# De la Disposición 25/2009 a la Disposición 3/2025



# Disposición 3/2025: El Nuevo Paradigma

Publicada el 6 de octubre de 2025, la Disposición 3/2025 derogó expresamente la Disposición 1/2022 completa —incluyendo Centros de Certificación, ICM, CAT y Comisión Técnica— y estableció un nuevo reglamento de inscripción y certificación.



## Inscripción Gratuita y Digital

Todas las peticiones se gestionan por TAD ante la CNTSV, sin costo alguno para el taller.



## Registro Abierto

Cualquier ingeniero matriculado con incumbencia puede certificar. Fin del registro cerrado vinculado a AITA.



## Certificación Permanente

La certificación de modificación tiene vigencia permanente salvo indicación contraria. Se admite concurrencia de modificaciones.



## Manuales de Buenas Prácticas

La CNTSV debe elaborar manuales de acceso público para homogeneizar criterios técnicos en todo el territorio.

# Obligaciones Vigentes: Talleres, Directores Técnicos y Certificadores

## Obligaciones del Taller

- Inscribirse en el Registro Nacional vía TAD (gratuito).
- Declarar instalaciones y equipamiento bajo carácter de declaración jurada.
- Designar Director Técnico responsable civil y penalmente.
- Mantener base de datos de vehículos y tareas realizadas, informada a la CNTSV.
- Asegurar calibración periódica del equipamiento.
- Emitir certificado de modificación y comprobante de reparación.
- Notificar toda modificación de datos declarados dentro de las 72 horas.

## Obligaciones de Directores Técnicos e Ingenieros Certificadores

- Reparación: título habilitante con incumbencias o certificado de idóneo emitido por SSTA o Consejos Profesionales.
- Modificación: título profesional habilitante (ingeniero mecánico, electromecánico o afín). Pueden actuar en más de un taller.
- Certificadores externos: pueden rubricar trabajos ejecutados por otros talleres o artesanos.
- Cuando concurren múltiples modificaciones, el último interviniente certifica el estado final del conjunto.

# Documentación Técnica Obligatoria

Documento	Descripción	Emisor
Certificado de habilitación del taller	Emitido por CNTSV tras verificar los requisitos declarados	CNTSV
Certificado de modificación	Información técnica de todo componente agregado o reemplazado	Taller o profesional certificador
Comprobante de reparación	Detalle de tarea realizada con piezas utilizadas, firmado por director técnico	Taller
Registro de trabajos	Base de datos con datos del vehículo y tareas realizadas (informe periódico a CNTSV)	Taller
Certificado de RTO	Debe contener toda modificación certificada y el último estado de reparación	Taller de RTO
LCM / LCA	Acredita cumplimiento de requisitos de seguridad del modelo original	Secretaría de Industria / INTI

- Los talleres de RTO deben requerir la certificación correspondiente al constatar modificaciones en cualquier vehículo. La integración digital de estas certificaciones es una deuda pendiente del sistema.

# Impacto Operativo: Cambios Positivos y Riesgos

## ✓ Cambios Positivos

- **Reducción de costos:** Se eliminaron los costos del ICM y del CAT ante centros de certificación. Registro gratuito.
- **Agilización de plazos:** El esquema de tres pasos (taller → Centro de Certificación → RTO) se simplifica radicalmente.
- **Apertura del mercado:** Cualquier ingeniero matriculado con incumbencia puede certificar, generando competencia y mayor cobertura territorial.
- **Digitalización:** La inscripción vía TAD elimina trámites presenciales.
- **Transparencia:** Publicación del listado de talleres habilitados con especialidades por provincia.

## ⚠ Riesgos y Desafíos

- **Período de transición:** Incertidumbre sobre la validez de certificaciones emitidas bajo el régimen anterior.
- **Manuales pendientes:** La cautelar judicial interrumpió la difusión de los manuales ya elaborados.
- **Mayor responsabilidad directa:** Sin la intermediación de un Centro externo, la responsabilidad civil y penal recae íntegramente en el director técnico.
- **Riesgo de control insuficiente:** La desregulación podría debilitar la fiscalización si la CNTSV no ejecuta activamente sus funciones.

# Vacíos, Contradicciones y Tensiones Normativas

## Ausencia de Manuales de Buenas Prácticas

Son esenciales para unificar criterios técnicos en todo el territorio nacional. Su elaboración está encomendada sin plazos definidos. La cautelar judicial de CATRAI interrumpió el proceso ya iniciado. **Propuesta:** la Cámara debe presionar activamente su publicación con participación del sector.

## Vehículos Especiales sin Procedimiento Sustitutivo

La derogación del CAT —que cubría grúas de gran porte, carretones y vehículos sobredimensionados— no fue reemplazada por un mecanismo alternativo claro. **Propuesta:** la Cámara debe proponer a la CNTSV un procedimiento específico para estos casos.

## Falta de Sistema Informático Integrado

La Disposición 3/2025 no aborda la trazabilidad digital. Se necesita un sistema nacional que integre registro de modificaciones con RNPA, aseguradoras, VTV y firma digital. **Propuesta:** iniciar gestiones desde la Cámara para su desarrollo e implementación.

## Desregulación vs. Seguridad Vial

La política de "más amplia desregulación" (DNU 70/2023) puede colisionar con la necesidad de controles rigurosos en materia de seguridad vehicular. La simplificación no puede implicar relajación de estándares técnicos.

## Registro Declarativo vs. Verificación Efectiva

La inscripción opera bajo declaración jurada. La capacidad real de la CNTSV para verificar in situ las condiciones declaradas es una incógnita operativa. **Propuesta:** la Cámara podría actuar como asistente del sistema de auditoría.

# Propuestas de Mejora y Profesionalización del Sector



## Estandarización Técnica

Impulsar la publicación inmediata de los manuales de buenas prácticas (Art. 3° Disp. 3/2025) con participación activa de cámaras del sector e instituciones técnicas (INTI, UTN, UBA). Desarrollar protocolos diferenciados por tipo de modificación: tanques auxiliares, ejes adicionales, hidrogrúas, carrocerías, quinta rueda, vuelcos y adaptaciones para cargas peligrosas.



## Trazabilidad y Digitalización

Crear un sistema informático nacional que integre el registro de modificaciones con el RNPA, aseguradoras, talleres de RTO y sistema de trazabilidad vehicular. Implementar certificados digitales firmados electrónicamente, verificables en tiempo real por autoridades de control en ruta y en auditorías.



## Profesionalización Continua

Recuperar la exigencia de capacitación continua para directores técnicos y profesionales certificadores. Proponer la creación de una mesa técnica permanente entre la CNTSV, cámaras de talleres, consejos profesionales de ingeniería y fabricantes de componentes.



## Marco Institucional

Fortalecer la CNTSV con recursos suficientes para ejercer sus funciones de verificación. Articular con la CNRT para que las certificaciones se reflejen automáticamente en los registros de habilitación vehicular. Establecer una Mesa Interorgánica para fortalecer al sector público desde los actores privados.

# Casos Prácticos Típicos Bajo la Normativa Vigente

1

## Tanque Auxiliar de Combustible

Un camión tractor requiere instalación de un tanque auxiliar de 800 litros. El taller debe estar inscripto (Clase 2). El director técnico firma el informe con datos del vehículo y especificaciones técnicas del tanque. La certificación es permanente.

**Ya no se requiere ICM ante un Centro de Certificación.** La siguiente RTO debe constatar la modificación.

2

## Semirremolque O4 — Agregado de Eje

El taller debe estar inscripto como Clase 3. El director técnico debe ser ingeniero con título habilitante con incumbencias. Si concurren otras modificaciones —ej.: cambio de quinta rueda + agregado de eje—, el último profesional interviniente debe certificar el estado de situación final del conjunto.

3

## Grúa de Gran Porte — Vehículo Especial

La Disp. 1/2022 exigía un CAT en Centro de Certificación. La Disp. 3/2025 derogó el CAT sin mecanismo sustitutivo explícito. **Alerta:** Los talleres deben gestionar la certificación por profesional certificador in situ, pero el procedimiento de RTO para estos vehículos queda indefinido. La Cámara debe proponer un procedimiento formal a la CNTSV.

# Alertas y Riesgos Regulatorios

## Riesgos de Incumplimiento

- **Falseamiento de declaración jurada:** La falsedad u omisión de datos es causal de revocación del certificado de habilitación.
- **Vehículos sin terminación:** Deben quedar registrados e informados a la CNTSV los vehículos retirados sin final de obra.
- **Responsabilidad civil y penal directa:** Sin intermediación de centros externos, el director técnico asume la totalidad de la responsabilidad. Las aseguradoras podrán exigir mayor documentación de respaldo.

## Riesgos de Mercado y Fiscalización

- **Disparidad de criterios técnicos:** La apertura a cualquier ingeniero certificador puede generar inconsistencias hasta la publicación de los manuales de buenas prácticas.
- **Inscripciones sin condiciones técnicas suficientes:** La gratuidad del registro puede incentivar inscripciones deficientes si la CNTSV no ejerce controles efectivos.
- **Verificación en ruta deficiente:** Sin un sistema digital integrado, la CNRT y las autoridades de control no pueden verificar rápidamente la validez de las certificaciones.
- **Cobertura de siniestros:** Las aseguradoras pueden desconocer modificaciones no debidamente certificadas.

# Síntesis y Apertura del Debate

La Disposición 3/2025 representa una oportunidad real para el sector: simplifica, abarata y democratiza el acceso al registro. Pero su éxito depende de que los actores del sistema —talleres, directores técnicos, ingenieros certificadores, CNTSV y la Cámara— asuman activamente sus nuevos roles.

## Agenda Inmediata

Publicación de manuales de buenas prácticas. Notificación a la Secretaría de Transporte para cumplir la obligación de publicar el listado de talleres.

## Agenda de Mediano Plazo

Desarrollo del sistema informático integrado de trazabilidad. Protocolo para vehículos especiales sin RTO estándar. Mesa técnica permanente con CNTSV.

## Agenda Estructural

Capacitación continua obligatoria. Auditorías periódicas con colaboración sectorial. Articulación con CNRT y colegios profesionales para estándares mínimos nacionales.

La simplificación regulatoria no puede ser sinónimo de relajación de los estándares de seguridad vial. El sector tiene la responsabilidad y la oportunidad de liderar ese equilibrio.