

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA
DECRETA:

ARTÍCULO 1°.- Créase en el ámbito de la PROCURACIÓN DEL TESORO DE LA NACIÓN un tercer cargo de Subprocurador del Tesoro de la Nación, con igual jerarquía a la prevista por el artículo 2° de la Ley N° 24.667 y sus modificaciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2° del Decreto N° 2034 del 30 de septiembre de 1991.

ARTÍCULO 2°.- El gasto que demande la presente medida será atendido con cargo a las partidas específicas del presupuesto vigente de la Jurisdicción 40 - MINISTERIO DE JUSTICIA.

ARTÍCULO 3°.- La presente medida entrará en vigencia desde el momento de su dictado.

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

MILEI - Juan Bautista Mahiques

e. 09/03/2026 N° 13043/26 v. 09/03/2026

PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

Decreto 139/2026

DECTO-2026-139-APN-PTE - Recházase reclamo.

Ciudad de Buenos Aires, 06/03/2026

VISTO el Expediente N° EX-2025-89931881-APN-DGDYD#JGM, las Leyes Nros. 19.549 y 24.449, el Reglamento de Procedimientos Administrativos Decreto 1759/72 - T.O. 2017 y su modificatorio y los Decretos Nros. 779 del 20 de noviembre de 1995, 70 del 20 de diciembre de 2023 y 196 del 17 de marzo de 2025 y sus respectivas normas modificatorias, y

CONSIDERANDO:

Que por el Expediente citado en el Visto tramita un reclamo impropio incoado por la CÁMARA ARGENTINA DE TALLERES DE REVISIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE INTERJURISDICCIONAL ASOCIACIÓN CIVIL (en adelante CATRAI), en el marco de lo establecido en el artículo 24, inciso a) de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549 y sus modificatorias, contra el Decreto N° 196/25 -modificatorio de la reglamentación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 aprobada por el Decreto N° 779/95 y sus modificatorios- por el cual, entre otras cuestiones, se introdujeron criterios actualizados de seguridad, modernizando el sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO).

Que, asimismo, se han presentado adhiriendo expresamente al reclamo impropio interpuesto por la citada cámara empresarial: Román Natalio Sgaramello (CUIT 20-16055222-1), Roberto Gerardo Piloñeta (CUIT 20-12651295-4), José Rubén Hongn (CUIT 20-18020073-9), Carlos Germán Bourscheid (CUIT 23-27456825-9), Hugo Daniel Kees (CUIT 20-14606927-5), Enrique Carlos Martino (CUIT 20-10699962-8), Julio Alberto Arroyo (CUIT 20-04426349-2), Inspección Técnica Bahía Blanca S.R.L. (CUIT 30-65916814-2), Control Técnico Vehicular S.A. (CUIT 30-70936065-1), La Verificadora del Norte S.R.L. (CUIT 30-71201732-1), Inspecciones Técnicas Pompeya S.R.L. (CUIT 30-71330240-2), Vericar S.A. (CUIT 30-70915689-2), Revicañuelas S.A. (CUIT 30-71127922-5), RTO S.A. (CUIT 33-71208777-9), BullMetal S.R.L. (CUIT 30-70862150-8), Control Técnico de Vehículos S.A. (CUIT 30-68299833-0), Reteo S.R.L. (CUIT 30-70836644-3), Taller Centro Unión S.A. (CUIT 30-70966389-1), Coltec Ciudadela S.A. (CUIT 30-67727096-5), Revisión Técnica Vehicular General Paz S.A. (CUIT 30-71542155-7), Verificadora Técnica del Oeste S.R.L. (CUIT 30-70823923-9), Verifica S.R.L. (CUIT 30-68181749-9), Revitec Clamar S.A. (CUIT 30-71507570-5), TÜV S.A. (CUIT 30-66095105-5), Revisor S.A. (CUIT 33-70915590-9), Pol Car Norte S.A. (CUIT 30-69627929-9), Inspección Técnica San Justo S.A. (CUIT 30-70883230-4) y Asociación Civil Comisión de Ingenieros Certificadores (CUIT 30-71439103-4), cuyas presentaciones tramitan conjuntamente con el expediente citado en el Visto.

Que en virtud de la conexidad de los planteos realizados, y con el objeto de asegurar una tramitación integral y coherente de todas las manifestaciones de interés, corresponde extender el tratamiento y la resolución de las cuestiones planteadas a dichas presentaciones.

Que el dictado del Decreto N° 196/25 tuvo como propósito desregular, simplificar y efficientizar diversos procedimientos, entre los que se encuentra el de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO), en consonancia con los objetivos de libre mercado, reducción de costos operativos y modernización del Estado.

Que CATRAI nuclea a los Talleres de Revisión Técnica para el Transporte de Pasajeros y Carga y alega que los mismos se encuentran afectados y lesionados en sus derechos por el Decreto N° 196/25.

Que en su presentación la CATRAI solicita que se efectúe un nuevo control de legitimidad del Decreto N° 196/25 y que se revoquen las partes cuestionadas del mismo.

Que el reclamo se dirige específicamente contra los artículos 12 y 13 del Decreto N° 196/25, sustitutivos de los artículos 34 y 35 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95 y sus modificatorios, en cuanto modifican los plazos de periodicidad de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) para vehículos particulares, el régimen de habilitación, exclusividad y especialidad de los Talleres de Revisión Técnica, las facultades jurisdiccionales para regular tarifas y cantidad de talleres y el sistema técnico de seguridad al eliminar el Informe de Configuración de Modelo (ICM) para vehículos modificados.

Que dicha entidad argumenta que la extensión de los plazos de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) para vehículos CERO KILÓMETRO (0 km), de TRES (3) a CINCO (5) años desde la fecha de su patentamiento inicial para su primera revisión, y la revisión bianual para vehículos que tengan hasta DIEZ (10) años de antigüedad carecerían de soporte técnico, aumentarían el riesgo vial y contradecirían indicadores de fatiga de materiales, por lo que resultaría afectada la trazabilidad del mantenimiento preventivo.

Que, además, afirman que mientras en la redacción derogada cada autoridad jurisdiccional determinaba el número de talleres revisores que funcionarían en su jurisdicción, con la modificación introducida por el Decreto N° 196/25 se dispone que “La autoridad jurisdiccional no podrá limitar el número de talleres revisores que funcionarán en su jurisdicción, ni fijar tarifas mínimas o máximas obligatorias a los talleres”, agravándose en la “no exclusividad” de la actividad de los operadores de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO).

Que en línea con lo expuesto, la Cámara impugnante manifiesta que los cambios introducidos a la reglamentación referida romperían con la independencia de criterios que rige a los Talleres de Revisión Técnica Obligatoria, al habilitar que concesionarias, importadores de vehículos y talleres controlen los mismos productos y vehículos que venden o reparan; por lo que, con base en un informe del Instituto de Seguridad y Educación Vial, la impugnante sostiene que los cambios introducidos por el Decreto N° 196/25 afectarían la integridad y lógica del sistema.

Que, asimismo, la reclamante destaca que la eliminación del Informe de Configuración de Modelo (ICM) implicaría que el sistema de control de la seguridad de los vehículos en forma integral quede desarticulado e incompleto, y generaría a los Talleres de Modificación y Reparación la responsabilidad por cuestiones que no son de su índole, incumbencia o competencia.

Que han tomado la intervención de su competencia la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, ambas actuantes en el ámbito de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA.

Que conforme surge de los informes técnicos pertinentes, la extensión de los plazos de periodicidad para realizar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) a CINCO (5) años desde su patentamiento inicial para un CERO KILÓMETRO (0 km) y a DOS (2) años para el parque automotor de hasta DIEZ (10) años de antigüedad atiende a la evolución tecnológica del parque automotor, dado que los vehículos modernos poseen mayores garantías de seguridad y durabilidad en sus componentes estructurales y mecánicos, por lo que la periodicidad de la revisión ha sido ajustada a la baja siniestralidad, asociada a vehículos de menor antigüedad, reduciendo la carga administrativa y económica sobre el ciudadano y concentrando los esfuerzos de control en los vehículos que estadísticamente presentan mayor riesgo.

Que estudios internacionales coinciden en que la mayoría de los siniestros viales no se explica por fallas mecánicas del vehículo sino por factores humanos tales como el exceso de velocidad, distracciones y alcohol, entre otros.

Que, además, como el margen potencial de reducción de siniestros atribuible a fallas mecánicas es acotado, mantener una primera revisión a los TRES (3) años implica destinar recursos a inspeccionar mayormente vehículos de muy bajo riesgo.

Que extender el plazo a CINCO (5) años permite reducir costos de cumplimiento para los usuarios y, al mismo tiempo, reasignar la capacidad de fiscalización hacia aquellos segmentos donde la probabilidad de defectos es sustancialmente más alta, sin disminuir el nivel de exigencia sobre los vehículos envejecidos.

Que respecto al cuestionamiento sobre la “no exclusividad” de la actividad de los operadores de Talleres de Revisión Técnica Obligatoria, en línea con el principio de desregulación consagrado oportunamente en el artículo 2° del Decreto N° 70/23, el Decreto N° 196/25 ha implementado un sistema de libre oferta de servicios, con miras a incrementar la oferta y la competencia en el mercado de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO), eliminando barreras de entrada injustificadas que limitaban la participación de prestadores que cumplen con los requisitos técnicos exigidos y que, por lo tanto, establecían restricciones a la oferta de bienes y servicios, distorsionando los

precios de mercado, impidiendo la libre iniciativa privada y evitando la interacción espontánea de la oferta y de la demanda.

Que en relación con la pérdida de imparcialidad alegada, cabe destacar que los estándares internacionales más rigurosos en la materia, tales como la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de la Unión Europea y la norma ISO/IEC 17020:2012, no exigen que los centros de inspección se dediquen de manera exclusiva a esa actividad, admitiendo expresamente que los organismos de control formen parte de empresas que realizan mantenimiento o reparaciones siempre que se establezcan las salvaguardas adecuadas; por lo que la objetividad del sistema se garantiza mediante la fiscalización de los procesos y no a través de restricciones al objeto social de los prestadores, las cuales actúan en los hechos como barreras de entrada injustificadas.

Que el conflicto de intereses y la pérdida de imparcialidad de los Talleres de Revisión Técnica Obligatoria que, según CATRAI, serían consecuencia de la apertura del registro de dichos talleres resultan ser una mera discrepancia de criterios regulatorios, habida cuenta de que la imparcialidad requerida por el sistema deviene del cumplimiento objetivo, efectivo y auditable de los protocolos y estándares de seguridad; los cuales no han sufrido modificaciones y constituyen un control por resultados de proceso, despojado de toda carga valorativa; extremo que otorga mayor seguridad jurídica a los procesos de revisión.

Que, de todas maneras, debe tenerse presente que la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial no impone un requisito de exclusividad o incompatibilidad funcional para los prestadores del servicio, ni define un modelo de imparcialidad estructural ajeno a la dinámica de mercado; por el contrario, por su artículo 34 se delega expresamente en la reglamentación el establecimiento del sistema de revisión técnica, otorgándose así al PODER EJECUTIVO NACIONAL la facultad de diseñar el régimen que mejor se ajuste a los objetivos de seguridad y eficiencia.

Que resulta menester destacar que en nuestro sistema constitucional no existen derechos absolutos, tal como lo ha señalado la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, la que se ha pronunciado en el sentido de que “no existen derechos absolutos y la limitación reglamentaria de éstos surge como una necesidad de la convivencia social, encontrando su límite en el art. 28 de la Constitución Nacional.” (Fallos 310:943).

Que sobre la eliminación de la exigencia del Informe de Configuración de Modelo (ICM), se destaca que la misma constituye una medida de simplificación administrativa sin afectación sustancial alguna a la seguridad; las certificaciones de seguridad que deben presentar los vehículos modificados y las exigencias técnicas que se verifican en la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) son suficientes para garantizar que las alteraciones estructurales no comprometan las condiciones de Seguridad Vial.

Que, en tal sentido, debe estarse a que la seguridad jurídica y técnica del sistema no descansa en la burocracia de los trámites de homologación, sino en la responsabilidad profesional, civil y penal del director técnico que ejecuta y certifica la modificación, quien, en su carácter de profesional con título habilitante y matrícula vigente, se constituye en el garante directo de las tareas realizadas bajo su supervisión.

Que, por su parte, la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, ratificando lo actuado oportunamente, señaló que las circunstancias en las que se emitieron los informes que sustentan el dictado del Decreto N° 196/25 no han variado y consideró procedente se arbitren los medios necesarios a fin de rechazar el reclamo impropio interpuesto contra dicho decreto.

Que, por todo lo expuesto, cabe concluir que el Decreto N° 196/25 protege los intereses dispuestos en la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial, ponderando los riesgos y beneficios reales, concentrando los recursos de control en los vehículos de mayor antigüedad (y por lo tanto de mayor riesgo) y facilita el acceso al sistema mediante la ampliación de la oferta. Asimismo, promueve la competencia y la calidad, valores protegidos explícitamente por el artículo 42 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL.

Que en concordancia con los principios de la gestión, la libre negociación de precios entre prestadores y usuarios resulta ser el mecanismo más eficiente para regular el costo del servicio, garantizando un precio justo y reduciendo los costos para el consumidor final.

Que la determinación de los plazos de revisión y de los requisitos de seguridad vehicular encuadra en lo que la doctrina denomina discrecionalidad técnica, configurada cuando el ordenamiento atribuye a la Administración la potestad de actuar con arreglo a criterios suministrados por saberes especializados, reconociendo que frente a la existencia de diversas soluciones técnicas posibles, corresponde al órgano ejecutivo ejercer su libertad de elección entre las alternativas válidas (Comadira, Julio Rodolfo, “La actividad discrecional de la Administración Pública. Justa medida del control judicial”, El Derecho 186-600).

Que, en consecuencia, no resulta procedente que las reclamantes pretendan sustituir con su propio criterio la valoración de oportunidad y conveniencia técnica realizada por la Administración, pues ello implicaría invadir una función valorativa que la norma ha reservado a la autoridad competente, máxime cuando la opción seleccionada por el Estado se encuentra debidamente fundada en informes de los organismos especializados.

Que, atento lo expuesto, los fundamentos esgrimidos por las reclamantes carecen de sustento fáctico y jurídico y no logran desvirtuar el interés público que motivó el dictado del Decreto N° 196/25, por lo que corresponde rechazar el reclamo impropio interpuesto.

Que las áreas técnicas y el servicio jurídico competentes han tomado debida intervención.

Que el presente acto se dicta en ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 99, inciso 1 de la CONSTITUCIÓN NACIONAL y 24 de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549 y sus modificatorias.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA
DECRETA:

ARTÍCULO 1°.- Recházase el reclamo administrativo impropio deducido por la CÁMARA ARGENTINA DE TALLERES DE REVISIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS DE AUTOTRANSPORTE INTERJURISDICCIONAL ASOCIACIÓN CIVIL (CATRAI) contra el Decreto N° 196 del 17 de marzo de 2025.

El rechazo que se dispone a través del presente decreto alcanza a las adhesiones formuladas por: Román Natalio Sgaramello (CUIT 20-16055222-1), Roberto Gerardo Piloñeta (CUIT 20-12651295-4), José Rubén Hongn (CUIT 20-18020073-9), Carlos Germán Bourscheid (CUIT 23-27456825-9), Hugo Daniel Kees (CUIT 20-14606927-5), Enrique Carlos Martino (CUIT 20-10699962-8), Julio Alberto Arroyo (CUIT 20-04426349-2), Inspección Técnica Bahía Blanca S.R.L. (CUIT 30-65916814-2), Control Técnico Vehicular S.A. (CUIT 30-70936065-1), La Verificadora del Norte S.R.L. (CUIT 30-71201732-1), Inspecciones Técnicas Pompeya S.R.L. (CUIT 30-71330240-2), Vericar S.A. (CUIT 30-70915689-2), Revicañuelas S.A. (CUIT 30-71127922-5), RTO S.A. (CUIT 33-71208777-9), BullMetal S.R.L. (CUIT 30-70862150-8), Control Técnico de Vehículos S.A. (CUIT 30-68299833-0), Reteo S.R.L. (CUIT 30-70836644-3), Taller Centro Unión S.A. (CUIT 30-70966389-1), Coltec Ciudadela S.A. (CUIT 30-67727096-5), Revisión Técnica Vehicular General Paz S.A. (CUIT 30-71542155-7), Verificadora Técnica del Oeste S.R.L. (CUIT 30-70823923-9), Verifica S.R.L. (CUIT 30-68181749-9), Revitec Clamar S.A. (CUIT 30-71507570-5), TÜV S.A. (CUIT 30-66095105-5), Revisor S.A. (CUIT 33-70915590-9), Pol Car Norte S.A. (CUIT 30-69627929-9), Inspección Técnica San Justo S.A. (CUIT 30-70883230-4) y Asociación Civil Comisión de Ingenieros Certificadores (CUIT 30-71439103-4).

ARTÍCULO 2°.- Hágase saber a las reclamantes que con el dictado del presente acto queda agotada la vía administrativa, en los términos de los artículos 24, inciso a) de la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos N° 19.549 y sus modificatorias y 73 del Reglamento de Procedimientos Administrativos. Decreto 1759/72 -T.O. 2017 y su modificatorio, quedando expedita la vía judicial.

ARTÍCULO 3°.- Comuníquese, publíquese, dese a la DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL y archívese.

MILEI - Luis Andres Caputo

e. 09/03/2026 N° 13042/26 v. 09/03/2026

Seguinos en
nuestras redes

Buscanos en instagram @boletinoficialarg
y en twitter @boletin_oficial

Sigamos conectando
la voz oficial

