



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Resolución 887/2022

RESOL-2022-887-APN-MTR

Ciudad de Buenos Aires, 30/11/2022

VISTO el Expediente N° EX-2022-67548367- -APN-DGD#MTR, la Ley de Procedimiento Administrativo N° 19.549, la Ley de Ministerios N° 22.520, las Leyes N° 24.449 y N° 27.445, los Decretos N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995 y N° 32 de fecha 11 de enero de 2018, y la Resolución N° 884 de fecha 4 de octubre de 2018 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, 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 Ley N° 24.449 establece 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 específicamente en el inciso e) del citado artículo 53 de la Ley N° 24.449 se estableció que: “La relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre sea igual o superior al valor 4,25 CV DIN (caballo vapor DIN) por tonelada de peso, salvo las excepciones fundadas que por reglamentación se establezcan.”

Que asimismo, se encomienda al Ministerio de Transporte la actualización periódica de los valores establecidos en dicho artículo, conforme las nuevas tecnologías y necesidades que se desarrollen en el futuro”.

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

Que la Resolución N° 884 de fecha 4 de octubre de 2018 del MINISTERIO DE TRANSPORTE en su artículo 2° establece: “Las unidades de transporte de carga del tipo camión con acoplado o tractor con semirremolque, debidamente inscriptos en el REGISTRO ÚNICO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (RUTA) a la fecha del dictado de la presente y mientras se mantenga la titularidad registral, que cuenten con una relación potencia efectiva al freno - peso bruto total combinado igual o superior a TRES COMA VEINTICINCO (3,25) y menor a CUATRO COMA VEINTICINCO (4,25) CABALLOS VAPOR DIN/t, se encontrarán habilitadas para circular con un Peso Bruto Total Combinado de hasta CUARENTA Y CINCO (45) toneladas, siempre que lo realicen sobre infraestructuras viales



planas sin ondulaciones ni pendientes, hasta el 3 de diciembre de 2022, conforme lo establecido en el artículo 22 de la Ley N° 27.445. La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD podrá restringir el uso de dichas configuraciones en semiautopistas y/o autopistas. Operado el plazo establecido precedentemente estas unidades podrán circular como camiones rígidos o en equipos, siempre que la relación potencia efectiva al freno y con un Peso Bruto Total Combinado de hasta CUARENTA Y CINCO (45) toneladas, sea igual o superior a CUATRO COMA VEINTICINCO (4,25) CABALLOS VAPOR DIN/t.”

Que a través de la presentación identificada como Informe N° IF-2022-67515984-APN-DETCYL#MTR, la ASOCIACIÓN DE INGENIEROS Y TÉCNICOS DEL AUTOMOTOR (AITA), en base a consideraciones técnico legales y, también, de balance e igualdad entre los operadores que disponen de unidades con mayor potencia, propone ampliar la vigencia de la excepción para la operación de estos vehículos pero limitando el Peso Bruto Total Combinado a CUARENTA (40) toneladas (40.000 kg).

Que, en el marco del Acta suscripta por la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, la ASOCIACIÓN DE INGENIEROS Y TÉCNICOS DEL AUTOMOTOR, la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE y la JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE de fecha 31 de agosto de 2020 - identificada como IF-2021-19045103-APN-SECPT#MTR, la ASOCIACIÓN DE INGENIEROS Y TÉCNICOS DEL AUTOMOTOR ha hecho las recomendaciones técnicas que fueron extractadas del informe identificado como N° IF-2022-67515984-APN-DETCYL#MTR, en las que se propone limitar la carga que cada eje de la unidad tractora transmite a la calzada, para poder cumplir con los requerimientos de seguridad activa y pasiva (frenado) que establece la normativa vigente, llevando el coeficiente potencia-peso de estos camiones de 3,02 CV DIN/t 3,4 CV DIN/t, es decir aumentándolo un 12.6%.

Que, a su vez, la DIRECCIÓN DE ESTRATEGIAS DE TRANSPORTE DE CARGAS Y LOGÍSTICA de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE junto con el equipo técnico y jurídico de esa Secretaría, realizó el informe identificado como N° IF-2022-67582564-APN-DETCYL#MTR, por conducto del que destacó la necesidad de tener en cuenta no solamente la realidad en la que se encuentra el sector -altamente perjudicado por dos años de pandemia por causa del Covid-19- sino, también, la necesidad de no afectar la actividad del país o encarecer el transporte debido a una reducción inmediata y masiva de la oferta de bodega en el transporte de cargas. Lo que traería como consecuencia, por un lado, un impacto altamente negativo para aquellos transportistas de menor escala y, por otro, la dificultad de disponer de suficientes camiones en temporada de cosecha con la consecuente suba de costos de almacenamiento en origen para productores y mayores precios de los fletes. En definitiva, una pérdida de competitividad agro productora para nuestro país.

Que, asimismo, la DIRECCIÓN DE ESTRATEGIAS DE TRANSPORTE DE CARGAS Y LOGÍSTICA expuso que “[l]a entrada en vigencia de la norma en cuestión sin la posibilidad de un gradualismo en su aplicación generaría la imposibilidad de movilizar granos con camiones de baja potencia, debido a la desaparición de una gran proporción de la capacidad de bodega antes disponible, debiendo tener presente las dificultades que atravesaran todos los sectores con motivo de la pandemia” y que “es también relevante, tener presente que en el transporte automotor de cargas más de un 90% de las empresas son pymes. En el caso de transporte de granos, este porcentaje es aún más alto y la gran mayoría son cuentapropistas choferes de su propio camión o con menos de 3 camiones en su flota (...)”.





Que, en atención a dichos argumentos, la precitada dependencia entendió necesario prorrogar el plazo establecido en el artículo 2° de la Resolución N° 884/18 del MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Que, sin embargo, la DIRECCIÓN DE ESTRATEGIAS DE TRANSPORTE DE CARGAS Y LOGÍSTICA de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, considera imperioso limitar el Peso Bruto Total Combinado para evitar sobrecarga en cada eje, mejorando la velocidad de circulación en hasta unos DIEZ (10) km/h y disminuyendo la distancia de frenado; condiciones que tienden a mejorar de manera importante la performance de la formación y contribuyen a incrementar las condiciones de seguridad vial.

Que la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE comparte la motivación de criterios esgrimidos en el informe citado anteriormente.

Que la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL organismo desconcentrado actuante bajo la órbita de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención en orden a su competencia en la materia, produciendo la Nota N° NO-2022-94789283-APN-CNTYSV#MTR y el Informe Técnico N° IF-2022-94786431-APN-CNTYSV#MTR, por medio del cual "(...) recomienda proceder a prorrogar la vigencia de la relación potencia-peso de 3,25 CV DIN /t, en los mismos términos del artículo 2° vigente (...) siempre que: (i) la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD pueda restringir el uso de dichas configuraciones en los corredores donde se vea afectada la seguridad vial; (ii) el no cumplimiento de la normativa prorrogada en materia de potencia-peso, sea pasible de multas aplicadas al exceso de carga transportada; (iii) rija la vigencia de la prórroga mientras el propietario mantenga la titularidad registral de las unidades."

Que en el marco del Acta de fecha 25 de octubre de 2022 identificada como N° IF-2022-123404931-APN-CNTYSV#MTR, se reunieron con motivo de lo dispuesto por el artículo 2° de la Resolución N° 884/18 del MINISTERIO DE TRANSPORTE, representantes de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE, de la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGAS dependiente de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE, de la CONFEDERACIÓN ARGENTINA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS (CATAC), la FEDERACIÓN DE ENTIDADES EMPRESARIAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS (FADEEAC), la FEDERACIÓN DE TRANSPORTADORES ARGENTINOS (FETRA) y la FEDERACIÓN ARGENTINA DE ENTIDADES DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA (FAETYL).

Que en dicha reunión, los representantes de las distintas cámaras manifestaron, entre otros, que si se modifica o surgen importantes cambios en la Resolución N° 884/18 del MINISTERIO DE TRANSPORTE ocasionaría que una gran cantidad de vehículos queden fuera de circulación proponiendo para ello diversas alternativas que permitan resolver la situación y expresando que acompañaran la mejor solución a adoptar en conjunto.

Que la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, tomó la intervención de su competencia, mediante la Providencia N° PV-2022-129576341-APN-DNTAC#MTR, recomendando "(...) proceder a prorrogar la vigencia de la relación potencia-peso de 3,25 CV DIN /t, limitada a un peso bruto total combinado de CUARENTA (40) toneladas máximas,





extendiendo el plazo por CUATRO (4) años adicionales”, expresando asimismo que “[e]xpirado el plazo establecido precedentemente las unidades usadas del parque, podrán circular como camiones rígidos o en equipos acoplados, siempre que la relación potencia efectiva al freno y el Peso Bruto Total Combinado de hasta TREINTA Y SIETE COMA CINCO (37,5) toneladas, sea igual o superior a CUATRO COMA VEINTICINCO (4,25) CABALLOS VAPOR DIN/t.”.

Que, la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, por conducto de las Providencias N° PV-2022-127907714-APN-SSTA#MTR y N° PV-2022-129577482-APN-SSTA#MTR tomó la intervención de su competencia sin realizar observaciones.

Que la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL organismo desconcentrado de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención en orden a su competencia.

Que la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS, dependiente de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención en orden a su competencia.

Que la DIRECCIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN NORMATIVA DE TRANSPORTE de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención en orden a su competencia.

Que la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARÍA DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención en orden a su competencia.

Que la SECRETARÍA DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE ha tomado la intervención en orden a su competencia.

Que la DIRECCIÓN DE ESTRATEGIAS DE TRANSPORTE DE CARGAS Y LOGÍSTICA de la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE tomó la intervención de su competencia.

Que la SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE tomó la intervención de su competencia.

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

Que la presente medida se dicta en virtud de las atribuciones conferidas por la Ley de Procedimiento Administrativo N° 19.549, la Ley de Ministerios N° 22.520, la Ley de Tránsito N° 24.449, modificada por la Ley N° 27.445 y el Decreto N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995, modificado por el Decreto N° 32 de fecha 10 de enero de 2018.

Por ello,



EL MINISTRO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Sustitúyese el artículo 2° de la Resolución N° 884 de fecha 4 de octubre de 2018 del MINISTERIO DE TRANSPORTE por el siguiente:

“ARTÍCULO 2°.- Las unidades de transporte de carga del tipo camión con acoplado o tractor con semirremolque, debidamente inscriptos en el REGISTRO ÚNICO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR (RUTA) a la fecha del dictado de la presente y mientras se mantenga la titularidad registral, que cuenten con una relación potencia efectiva al freno - peso bruto total combinado, igual o superior a TRES COMA VEINTICINCO (3,25) y menor a CUATRO COMA VEINTICINCO (4,25) CABALLOS VAPOR DIN/t, se encontrarán habilitadas para circular con un Peso Bruto Total Combinado de hasta CUARENTA (40) toneladas, siempre que lo realicen sobre infraestructuras viales planas sin ondulaciones ni pendientes, hasta el 3 de diciembre de 2026, debiendo realizar la REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA en períodos de SEIS (6) meses.

Operado el plazo establecido precedentemente estas unidades podrán circular como camiones rígidos o en equipos, siempre que la relación potencia efectiva al freno y el Peso Bruto Total Combinado de hasta TREINTA Y SIETE COMA CINCO (37,5) toneladas, sea igual o superior a CUATRO COMA VEINTICINCO (4,25) CABALLOS VAPOR DIN/t.”

ARTÍCULO 2°.- Comuníquese a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, organismo descentralizado actuante en el ámbito jurisdiccional del MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS.

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

Alexis Raúl Guerrero

e. 02/12/2022 N° 98807/22 v. 02/12/2022

