



## MINISTERIO DE ECONOMÍA

### SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR

#### Disposición 1/2025

#### DI-2025-1-APN-SSTAU#MEC

Ciudad de Buenos Aires, 07/01/2025

VISTO el expediente EX-2024-135790683- -APN-DGDA#MEC, la ley de tránsito 24.449, su decreto reglamentario 779 del 20 de noviembre de 1995 y sus modificatorios, el Acuerdo de Complementación Económica 14 entre la República Argentina y la República Federativa de Brasil, las resoluciones 884 del 4 de octubre del 2018 del ex Ministerio de Transporte (RESOL-2018-884-APN-MTR), 1 del 4 de enero del 2022 de la ex Secretaría de Gestión de Transporte (RESOL-2022-1-APN-SECGT#MTR) y las disposiciones 1 del 6 de febrero de 2023 (DI-2023-1-APN-SSTA#MTR) y 2 del 13 de septiembre de 2024 (DI-2024-2-APN-SSTAU#MEC), ambas de la Subsecretaría de Transporte Automotor, y

#### CONSIDERANDO:

Que la ley de tránsito 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 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 la ley de tránsito 24.449 fue reglamentada por el decreto 779 del 20 de noviembre de 1995, sus modificatorios y complementarios.

Que por imperio del decreto 32 del 10 de enero de 2018, se modificó el Anexo B ("Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos") del decreto reglamentario 779/95, donde se establecen los procedimientos 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) y Licencia de Configuración Ambiental (LCA).





Que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 27 – “Reglamentos Técnicos”, del Acuerdo de Complementación Económica 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 resolución 884 del 4 de octubre del 2018 del ex Ministerio de Transporte en su artículo 3° estableció los plazos de exigibilidad de los requisitos enunciados en los puntos 2.4.2.10 y 2.4.2.11 del apartado 2.4.2 “semirremolques y acoplados” del Anexo R del decreto reglamentario 779/95, conforme texto del decreto 32/18.

Que la resolución 1 del 4 de enero de 2022 de la entonces Secretaría de Gestión de Transporte sustituyó en el informe IF-2018-00849542-APN-SECGT#MTR que integra el Anexo B, Apartado 1 del Artículo 29, Inciso a) del decreto reglamentario 779/95 y modificatorios de la ley de tránsito 24.449, el cuadro correspondiente a los “Requerimientos de Seguridad exigidos para las Categorías M, N y O - Sistema de frenos”, por el informe IF-2022-00318489-APN-SECGT#MTR.

Que debido a los inconvenientes por los que atravesó la industria automotriz mundial en materia de suministro de componentes electrónicos y en particular la disponibilidad local de pistas de prueba y procedimientos de ensayos para su homologación que imposibilitaban dar cumplimiento a lo establecido por la disposición 1 del 6 de febrero de 2023 de la Subsecretaría de Transporte Automotor, la misma autorizó prorrogar las fechas establecidas en el Anexo I (Informe IF-2022-00318489-APN-SECGT#MTR), para la incorporación del Sistema Electrónico de Control de Estabilidad (ESC) y del Sistema Electrónico de Freno (EBS), en los vehículos de las categorías M2, M3, N2, N3 y O4 para el 1° de enero de 2025, con excepción de los ómnibus doble piso categoría M3 y los vehículos bitrenes categoría N3 con aplicación vigente.

Que por el artículo 2° de dicha norma se estableció la fecha 1° de julio de 2023 para la incorporación del Sistema Antibloqueo de Freno (ABS), en todos los vehículos remolcados de la categoría O3 y O4; y por artículo 3° se prorrogó la fecha establecida en la llamada VEINTICINCO (25) hasta el 1° de julio de 2024, a los efectos de que los laboratorios nacionales puedan tener aprobados los trámites de reconocimiento y aprobación de métodos de prueba alternativos ante el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).

Que la Subsecretaría de Gestión Productiva de la Secretaría de Industria y Comercio del Ministerio de Economía a través de la Nota NO-2024-87651691-APN-SSGP#MEC indicó que “(...) atento lo informado por el Área responsable del Instituto Nacional de Tecnología Industrial, a la fecha aún no se cuenta con laboratorios nacionales con reconocimiento de métodos de prueba alternativos para la verificación correspondiente...” y asimismo que “(...) el INTI informa que continúa trabajando junto a los laboratorios con el fin de resolver la situación(...)”, motivo por el cual la Subsecretaría de Transporte Automotor mediante la disposición 2 del 13 de septiembre del 2024 procedió a prorrogar nuevamente hasta el 1° de julio de 2025 los trámites de reconocimiento y aprobación de métodos de prueba alternativos ante el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI).

Que mediante la presentación identificada como RE-2024-52790362-APN-DGD#MTR, la Cámara Argentina de Fabricantes de Acoplados y Semirremolques (CAFAS) solicitó que se adopten medidas para una nueva postergación de la implementación del Sistema de Control de Estabilidad (ESC) de los vehículos remolcados de las categorías O4 y a su vez que se adopten medidas similares a las dictadas por la resolución CONTRAN 954/2022





de la República Federativa de Brasil, para eximir a los mismos de la instalación simultánea del Control Electrónico de Freno (EBS).

Que por su parte, mediante la presentación identificada como IF-2024-131767389-APN-DGDA#MEC, la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFAs) solicitó que se adopten medidas similares a las dictadas por la resolución CONTRAN 954/2022 de la República Federativa de Brasil, para eximir la implementación del Sistema de Control de Estabilidad (ESC) en los vehículos de las categorías N3, con más de TRES (3) ejes y tracción 8x2.

Que a través del Informe IF-2024-136634565-APN-CNTYSV#MTR, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, organismo desconcentrado actuante en el ámbito de la Subsecretaría de Transporte Automotor indicó que "(...) Visto los avances tecnológicos en materia de sistemas de frenos (ABS / EBS / ESC) definidos por las normativas internacionales, las continuas prórrogas que viene sufriendo la normativa local para su implementación definitiva y la importancia que ello reviste en la seguridad vial, esta Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, recomienda dar lugar una vez más a la solicitud de prórroga presentada por CAFAS para la incorporación del ESC en vehículos de las categorías O4, extendiendo también su aplicación a la categoría O3, para el 01/01/2026. Asimismo, implementar simultáneamente la excepción de aplicación del ESC para los vehículos de nuevo modelo y todo modelo de la categoría N3 con más de 3 ejes y tracción 8x2, solicitada por ADEFAs."

Que la medida propiciada encuentra su motivación en lograr la armonización de los Sistemas de Control Electrónico de Estabilidad con el país vecino y las respectivas normativas internacionales, extendiendo su aplicación a las categorías de vehículos O3 y prorrogando el plazo de implementación hasta el 1° de enero de 2026, para ambas categorías O3 y O4 de los vehículos de producción local, todo ello debido a la falta de disponibilidad actual en el suministro del nuevo sistemas de reciente comercialización por los fabricantes de la región y la falta de procedimientos y pistas de prueba para realizar los ensayos de reconocimiento a nivel local.

Que en ese contexto, la Dirección Nacional de Transporte Automotor de Cargas dependiente de la Subsecretaría de Transporte Automotor tomó intervención en la Providencia PV-2024-138178626-APN-DNTAC#MTR, prestando conformidad con la propuesta de la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial.

Que el decreto 32/18 establece que la Comisión Nacional del Tránsito y Seguridad Vial es el organismo nacional competente facultado para modificar el Anexo B del decreto reglamentario 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 Transporte del Ministerio de Economía ha tomado intervención y emitido el informe técnico que sustenta en los aspectos técnicos, el acto administrativo bajo trato.

Que la Dirección Nacional de Regulación Normativa de Transporte dependiente de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía ha tomado la intervención de su competencia.



Que el servicio jurídico permanente ha tomado la intervención de su competencia.

Que la presente norma se dicta en virtud de las facultades establecidas por la ley de tránsito 24.449 y sus modificatorios, su decreto reglamentario 779 del 20 de noviembre de 1995 y sus modificatorios y el decreto 50 del 19 de diciembre de 2019 y modificatorios.

Por ello,

EL SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR

DISPONE

ARTÍCULO 1°.- Modifícase el alcance de la llamada (\*\*\*\*) en el Informe IF-2022-00318489-APN-SECGT#MTR que integra el Anexo B, apartado 1 del artículo 29, inciso a) del decreto reglamentario 779 del 20 de noviembre de 1995 y modificatorios de la ley de tránsito 24.449, en el cuadro correspondiente a los “Requerimientos de seguridad exigidos para las categorías M, N y O - Sistema de Frenos”, por el texto siguiente:

“(\*\*\*\*)- Se exceptúan de ESC, los vehículos de cargas de PBT > a 3,5 t, con más de TRES (3) ejes y las siguientes configuraciones de tracción 4x4, 6x4 (no ‘Bitrén’), 6x6, 8x2, 8x4 u 8x6; vehículos de propósito especiales o específicos; y ómnibus de categoría M3 que permitan el transporte de pasajeros de pie. También se exceptúan de EBS, los vehículos remolcados de las categorías O3 y O4 con DOS (2) o más ejes con excepción vehículos bitrenes con aplicación vigente”.

ARTICULO 2°- Prorrógase la fecha de implementación establecidas en el Anexo I (Informe IF-2022-00318489-APN-SECGT#MTR) de la disposición 1 del 6 de febrero de 2023 de la Subsecretaría de Transporte Automotor, para la incorporación del Sistema Electrónico de Control de Estabilidad (ESC) a todos los vehículos remolcados de las categorías O4 y su extensión a la categoría O3, para la fecha del 1° de enero de 2026, con excepción vehículos bitrenes con aplicación vigente.

ARTÍCULO 3°.- Lo establecido en la presente Disposición entrará en vigencia a partir del día de su publicación en el Boletín Oficial de la República Argentina.

ARTÍCULO 4°.- Comuníquese la presente medida a la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Economía.

ARTÍCULO 5°.- Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Mariano Ignacio Plencovich

e. 10/01/2025 N° 1115/25 v. 10/01/2025

**Fecha de publicación 03/06/2025**