

ANEXO 1

TITULO PRELIMINAR

(Título Preliminar - Capítulo I del Decreto N° 1716/2008 (Reglamentación general de la Ley N° 26.363) – (incorporado por Decreto N° 1716/08)

CAPITULO I

DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE TRANSITO Y DE LA SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 1º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 2º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 3º.- LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL será la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional.

En las materias en que se encuentren involucrados vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, deberá coordinar su accionar con la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR dependiente de la SECRETARIA DE TRANSPORTE DEL MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.

ARTÍCULO 4º.- Serán funciones de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en el ámbito de su competencia:

a) Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional.

A tal fin, deberá diseñar e instalar un sistema informático específico que permita el registro de toda la información relativa al cumplimiento de sus objetivos. También deberá diseñar e instalar una Base de Datos Central que interconectará toda la información registrada, manteniéndose actualizada en tiempo real.

El acceso a este sistema informático deberá ser autorizado, sea para su utilización interna como externa.

Todas las jurisdicciones del país y los órganos competentes respectivos, deberán arbitrar los canales de comunicación, necesarios y centralizados a nivel local, que permitan la interconexión con este sistema.

b) Actualizar la normativa en materia de seguridad vial y elaborar una compilación completa de la misma, la cual debe editar para su publicidad.

c) Sin reglamentar.

d) Sin reglamentar.

e) Sin reglamentar.

f) Establecer los requisitos necesarios y el procedimiento preciso para habilitar los centros de emisión y/o impresión de licencias nacionales de conducir en todas las jurisdicciones del país, y proceder, previa inspección y verificación de cada uno de ellos, a la emisión del correspondiente certificado del Centro de Emisión de Licencia Nacional de Conducir Homologado, el cual deberá ser renovado anualmente.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá efectuar las inspecciones que considere necesarias para garantizar los niveles de servicio y seguridad establecidos para la emisión de las licencias nacionales de conducir. *(Inciso sustituido por Decreto N° 26/19)*

g) Prestar colaboración al MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS y al CONSEJO DE SEGURIDAD INTERIOR en la coordinación de las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad mencionadas, la que consistirá, por una parte, en la planificación de las medidas necesarias para asegurar la eficiencia y eficacia de los controles y fiscalizaciones en materia de tránsito y seguridad vial que deberá practicarse y, por otra parte, en la coordinación para la implementación y seguimiento de las mismas.

Las fuerzas de seguridad y policiales nacionales, provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, deberán conformar divisiones especiales en seguridad vial con integrantes capacitados y matriculados en seguridad vial en los términos de lo que reglamentariamente establezcan en conjunto la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y el MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS.

h) Diseñar el sistema de puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir en el marco de lo previsto por la Ley N° 26.353 que ratifica el CONVENIO FEDERAL SOBRE ACCIONES EN MATERIA DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, en conjunto con los demás integrantes del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y con la participación de las entidades vinculadas a la materia que así lo requieran.

i) Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en el marco de lo previsto por el Anexo T del Decreto N° 779/95;

j) Sin reglamentar.

k) Sin reglamentar.

l) Sin reglamentar.

m) El acta única de infracción a ser utilizada en todas las jurisdicciones del país, se conformará y operará en el marco de lo previsto en el SISTEMA NACIONAL DE INFRACCIONES que como Anexo I forma parte integrante del presente decreto.

n) Coordinar con las autoridades locales competentes la puesta en funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para todos los vehículos que integren el parque automotor particular.

La COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL coordinará el funcionamiento del sistema de revisión técnica obligatoria para el transporte automotor de pasajeros y cargas de jurisdicción nacional previsto en la Resolución de la SECRETARIA DE TRANSPORTE N° 417 de fecha 17 de septiembre de 1992 y lo informará en forma permanente a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Para ello deberá estarse a lo dispuesto por el artículo 34 de la Ley N° 24.449 y su reglamento, artículo 34 del Anexo 1 del Decreto N° 779/95.

Del mismo modo se deberá proceder para la implementación de los talleres de reparación previstos en el artículo 35 de la Ley 24.449 y su normativa reglamentaria, para lo cual se establecerá el cronograma de implementación necesario y la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL reglamentará lo pertinente para los talleres de reparación de vehículos particulares en todo el país.

ñ) A los efectos de las autorizaciones para el uso de los sistemas, equipos y/o dispositivos, automáticos o semiautomáticos o de uso manual, que se utilicen para la constatación de infracciones de tránsito, se procederá conforme lo previsto en el SISTEMA MECÁNICO DE CONSTATAción DE INFRACCIONES que como Anexo II, forma parte integrante del presente decreto.

La coordinación de las pautas de seguridad, homologaciones y verificaciones de los mismos con los demás organismos nacionales competentes en la materia, conforme lo establecido por las Leyes N° 19.511 y N° 25.650, será establecida por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en conjunto con los restantes organismos competentes.

o) Coordinar en conjunto con el ÓRGANO DE CONTROL DE CONCESIONES VIALES (OCCOVI) el sistema de control de tránsito en estaciones de peajes de rutas concesionadas, cuyos principios se establecen en el SISTEMA DE CONTROL DE TRÁNSITO EN RUTAS CONCESIONADAS (SiCoTRuC), que como Anexo III forma parte integrante del presente decreto. Las empresas concesionarias deberán facilitar la infraestructura necesaria para la efectivización del sistema.

p) El sistema de monitoreo satelital de vehículos de transporte automotor de pasajeros y cargas de carácter interjurisdiccional, será planificado y formulado por una Comisión Técnica integrada por representantes del SISTEMA DE SEGURIDAD VIAL, con la participación de las entidades relacionadas a la materia que lo requieran, la cual en el término de SESENTA (60) días, elevará su propuesta para su correspondiente aprobación.

La mencionada comisión deberá, para la implementación del sistema, prever el establecimiento de una central de monitoreo en tiempo real que nucleará la información del sistema que brinde cada prestatario del servicio, como parte integrante del sistema informático de la misma que permita la fiscalización por parte de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Asimismo deberá establecerse un registro de empresas habilitadas para prestar el servicio que permita estandarizar y/o compatibilizar los sistemas utilizados por cada una de ellos a los efectos del monitoreo por parte de la autoridad de aplicación.

q) Sin reglamentar.

r) El SISTEMA DE CONTROL DE LA JORNADA Y DESCANSO LABORAL será planificado y formulado por una Comisión Técnica integrada por representantes de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, de la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, por intermedio de la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL y del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL. Podrán participar las entidades vinculadas a la cuestión que así lo requieran.

La comisión en el término de SESENTA (60) días elaborará el informe y propuesta pertinente y lo elevará a la aprobación del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL.

s) El programa anual del control efectivo del tránsito para asegurar el eficaz cumplimiento de la legislación vigente en la materia, deberá recabar las sugerencias que sean pertinentes de organismos vinculados a la materia, sin perjuicio de la potestad prevista de consultar, requerir asistencia, colaboración y opinión de los mismos. La remisión al Honorable Congreso de la Nación deberá incluir las sugerencias presentadas, como la documentación relativa a toda otra intervención de terceras entidades, públicas o no, independientemente de su inclusión en el plan.

t) El Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial, deberá asistir técnicamente al Director Ejecutivo en el control de gestión y elaborar informes relativos a toda la actividad de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, su vinculación y relación con los restantes organismos nacionales, las diversas jurisdicciones del país, organismos internacionales y otros estados, a efectos de su fiscalización por parte de la autoridad del organismo y del COMITÉ CONSULTIVO.

u) A los fines de la investigación establecida, la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN, como toda otra entidad que establezca el MINISTERIO DEL INTERIOR, deberá informar todo siniestro de tránsito del que tomen conocimiento conforme a su competencia, mediante una interconexión en tiempo real de sus respectivas bases de datos.

v) Sin reglamentar.

w) La capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial, en el marco de lo previsto en los Artículos 7, inciso d) e i), y 10 de la Ley Nº 24.449 y su reglamento, deberá efectuarse dentro del marco del PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL, que como Anexo IV, forma parte integrante del presente reglamento.

x) Sin reglamentar.

y) Sin reglamentar.

ARTÍCULO 5º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 6º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 7º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 8º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 9º.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 10.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 11.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 12.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 13.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 14.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 15.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 16.- REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR. EL REGISTRO NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR, creado por la Ley N° 26.363, funcionará del modo establecido en el SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (Si.Na.Li.C), que como Anexo V forma parte integrante del presente decreto.

Todos los organismos y reparticiones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales deberán suministrar los datos e informaciones que les sean solicitados al efecto del cumplimiento del presente artículo.

Facúltase al SISTEMA NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR (Si.Na.Li.C.) a requerir la exhibición de toda documentación necesaria a los fines del cumplimiento de su misión y de la verificación de informaciones suministradas.

El Registro que almacena los datos relativos a la Licencia Nacional de Conducir Transporte Interjurisdiccional de pasajeros y carga de carácter nacional, deberá consultar al Registro Nacional de Licencias de Conducir de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL a los efectos de validar los datos de las Licencias Nacionales de Conducir, para lo cual deberá mantenerse en comunicación directa bajo el sistema informático que esta última establezca.

(Artículo sustituido por Decreto N° 26/19)

ARTÍCULO 17.- El REGISTRO NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE SEGURIDAD VIAL, creado por la Ley N° 26.363, funcionará del modo establecido en el SISTEMA NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE SEGURIDAD VIAL (Si.N.E.Se.V.), que como Anexo VI forma parte integrante del presente decreto.

ARTÍCULO 18.- El OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL funcionará del modo establecido en la CONFORMACIÓN Y OPERATIVIDAD DEL OBSERVATORIO DE SEGURIDAD VIAL, que como Anexo VII forma parte integrante del presente decreto.

En todos los casos las FUERZAS DE SEGURIDAD NACIONAL y los CUERPOS POLICIALES de todas las jurisdicciones al momento de tomar conocimiento de un siniestro deberán comunicar tal

circunstancia a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, para la inmediata intervención del área técnica correspondiente.

La comunicación se practicará mediante un número de emergencia que se deberá establecer exclusivamente al efecto.

En caso de siniestros sin lesiones, las Compañías de Seguro deben comunicar inmediatamente de haber recepcionado la denuncia del mismo, la novedad a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, por intermedio de la SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN.

Asimismo, las FUERZAS DE SEGURIDAD NACIONAL, como las Compañías de Seguro intervinientes y los Cuerpos Policiales de todas las jurisdicciones deberán remitir a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL las actuaciones pertinentes que se labren ante cada siniestro.

ARTÍCULO 19.- Sin reglamentar

ARTÍCULO 20.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL concertará y coordinará con las respectivas jurisdicciones del país las medidas tendientes al efectivo cumplimiento del presente régimen.

La Nación, a través de Gendarmería Nacional, y las provincias, suscribirán con los alcances determinados en el Convenio Federal en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, el artículo 2º del Decreto 516 del 15 de mayo de 2007 y el artículo en reglamento, los respectivos convenios destinados a coordinar la acción de dicha fuerza exclusivamente sobre las rutas nacionales y demás espacios de dominio público nacional, siendo al efecto la autoridad de aplicación la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en conjunto con el MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS, a través de su SECRETARÍA DE SEGURIDAD INTERIOR.

ARTÍCULO 21.- El CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, funcionará conforme lo establecido por el SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que como Anexo VIII forma parte integrante del presente decreto y sustituye el Anexo T del Decreto Nº 779/95.

La representación del Honorable Congreso de la Nación ante el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL la poseerán DOS (2) diputados y DOS (2) senadores designados, UNO (1) por la mayoría y otro por la primera minoría, en cada caso, entre los integrantes de las comisiones permanentes que posean mayor competencia en materia de tránsito y seguridad vial.

ARTÍCULO 22.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 23.- El REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO creado por la Ley Nº 24.449, funcionará del modo establecido en el SISTEMA NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO (Si.N.A.T.) que como Anexo IX, forma parte integrante del presente decreto.

Todos los organismos y reparticiones nacionales, provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales, deberán suministrar los datos e informaciones que se les solicite al efecto, para su incorporación en la base de datos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

La DIRECCIÓN NACIONAL DEL REGISTRO NACIONAL DE REINCIDENCIA dependiente de la SUBSECRETARÍA DE ASUNTOS REGISTRALES de la SECRETARÍA DE ASUNTOS REGISTRALES del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS deberá mantener on line con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la base de datos de antecedentes penales relacionados con hechos de tránsito, debiendo permitir el acceso a toda la información registrada sin restricción y en todo momento.

La DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS dependiente de la SUBSECRETARÍA DE ASUNTOS REGISTRALES de la SECRETARÍA DE ASUNTOS REGISTRALES del MINISTERIO DE JUSTICIA, SEGURIDAD Y DERECHOS HUMANOS deberá mantener on line con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL todos los datos registrados de dominio del parque vehicular.

ARTÍCULO 24.- Sin reglamentar.

ARTICULO 25.- RESTRICCIONES AL DOMINIO.- La autoridad de aplicación es la local, con excepción de los casos de los incisos e), f) y g), que corresponde al ente vial con competencia en la materia.

La falta de colocación de alambrados o su deficiente conservación hará pasible al propietario de las sanciones previstas en el ANEXO 2 del presente y facultará a la autoridad competente para realizar los trabajos necesarios a su costa.

Los inmuebles rurales que tengan animales y que a la fecha de publicación de la presente no tengan alambrados linderos con la zona de camino, dispondrán de CIENTO OCHENTA (180) días para la instalación de los mismos.

ARTÍCULO 26.- PUBLICIDAD EN LA VIA PUBLICA.-

a) La zona de seguridad del camino a los efectos de la aplicación del presente Artículo, comprende:

a.1. La longitud de desarrollo de curvas horizontales, incluidas sus transiciones;

a.2. La longitud de desarrollo de curvas verticales, incluidas sus transiciones;

a.3. La longitud total de puentes incluyendo sus secciones de aproximación, hasta un mínimo CINCUENTA METROS (50 m);

a.4. Zona de transición previa y posterior a estaciones de control del peaje.

Para el otorgamiento del permiso pertinente, la autoridad debe considerar expresamente la enunciación precedente.

En los restantes tramos de la red vial la determinación queda a cargo del organismo vial competente, según lo definido por el inc. z) del ARTICULO 5° de la Ley N° 24.449.

b) Queda prohibida la publicidad sobre la acera en los siguientes lugares:

b.1. Interrumpiendo o confundiendo la visibilidad desde la calzada del señalamiento vertical instalado;

b.2. Interrumpiendo la normal circulación peatonal;

b.3. En zona de prolongación de sendas peatonales;

b.4. En los bordes de calzada, en zona de detención del autotransporte público de pasajeros.

Queda prohibida la publicidad sobre la calzada, a menos de UN METRO (1 m), por encima de las señales de tránsito, obras viales e iluminación.

ARTÍCULO 27.- Sin reglamentar.

ARTÍCULO 28.- ARTICULO 28.- Responsabilidad sobre su seguridad. Para poder ser librados al tránsito público, todos los vehículos, acoplados y semiacoplados que se fabriquen en el país o se importen, deben contar con la respectiva Licencia para Configuración de Modelo, otorgada por la Autoridad Competente, conforme al Procedimiento establecido en el Anexo P.

Las SECRETARIAS DE INDUSTRIA y DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA y OBRAS y SERVICIOS PUBLICOS, son las autoridades competentes en todo lo referente a la fiscalización de las disposiciones reglamentarias de los Artículos 28 al 32 de la Ley de Tránsito.

El fabricante o importador de automotores y acoplados o el fabricante de vehículos armados en etapas, debe certificar ante la Autoridad Competente que el modelo se ajusta a los requerimientos de seguridad activa y pasiva. En el caso de automotores se debe además certificar que el modelo no supera los límites de emisión establecidos en el Artículo 33.

La SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO expedirá el certificado de aprobación en lo relativo a emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro. Dicha aprobación deberá ser presentada por el fabricante para solicitar la Licencia para Configuración de Modelo.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de esta Reglamentación los fabricantes e importadores de todo modelo, configuración de vehículo y motor deberán solicitar, previo a su comercialización, la Licencia para Configuración de Modelo correspondiente.

A los fines de obtener la licencia para configuración correspondiente a los modelos y vehículos que se encuentren en producción a la fecha de entrada en vigencia de esta Reglamentación, se otorgará un plazo de CIENTO OCHENTA (180) días.

La Autoridad Competente podrá validar total o parcialmente la certificación de modelos o partes efectuadas por otros países.

Deberán inscribirse en los registros específicos que establezca la Autoridad Competente:

a Los fabricantes e importadores de vehículos, acoplados y semiacoplados.

b Los fabricantes e importadores de componentes, piezas y otros elementos destinados a repuestos de los vehículos, acoplados y semiacoplados.

c Los fabricantes e importadores de otros elementos o sistemas a ser incorporados en los vehículos, acoplados y semiacoplados.

d Los reconstructores.

Para obtener la Licencia para Configuración de Modelo, la fábrica terminal o el importador deberá presentar una solicitud de acuerdo al procedimiento establecido en el Anexo P. A este efecto, la fábrica terminal debe hacer constar en la solicitud, con carácter de declaración jurada, el cumplimiento satisfactorio de todas las normas específicas exigidas por esta reglamentación, relativas a requerimientos de seguridad activa y pasiva.

El importador debe adjuntar a la solicitud una copia autenticada del certificado de validación emitido por la autoridad competente del país en el que se haya fabricado el vehículo, acoplado o semiacoplado.

Presentada la solicitud y reunidos los requisitos que establece la presente reglamentación, la Autoridad Competente expedirá la Licencia para Configuración de Modelo que autorizará la comercialización del modelo del vehículo, acoplado o semiacoplado.

Todos los componentes, piezas u otros elementos destinados a los vehículos, acoplados y semiacoplados que se fabriquen o importen deben ser certificados por la Autoridad Competente del siguiente modo:

a) Las autopartes componentes del vehículo quedan certificadas con la Licencia para Configuración de Modelo del vehículo, acoplado o semiacoplado.

b) Las partes no instaladas en el vehículo, acoplado y semiacoplado, pero producidas como provisión normal del modelo del mismo a la fábrica terminal o importadas con el mismo fin, se certificarán como repuesto original con prueba fehaciente de este cumplimiento, para lo cual deberá adjuntarse a la solicitud de validación una copia del certificado de aprobación del fabricante del automotor o, en su caso, una copia autenticada del certificado de validación emitido por la autoridad competente en el país en el que se haya fabricado la parte.

c) Las autopartes no producidas como provisión normal del modelo de vehículo, acoplado o semiacoplado, que se fabriquen o se importen para el mercado de reposición exclusivamente, serán certificadas como repuesto no original por la Autoridad Competente, previa verificación de dicho organismo del cumplimiento de los requerimientos establecidos en esta Reglamentación y en las normas IRAM correspondientes.

d) Las reconstrucciones se certificarán conforme lo disponga la Autoridad Competente.

Las nuevas autopartes que se incorporen a los modelos de vehículos, acoplados o semiacoplados, ya configurados, quedarán automáticamente validadas con la aprobación del vehículo, acoplado o semiacoplado, extendiéndose el certificado correspondiente con los mismos recaudos previstos precedentemente.

Las características que incidan en los factores de seguridad o contaminación a que se refieren las disposiciones de la Ley de Tránsito, correspondiente al modelo de automotor, acoplado o semiacoplado que se haya librado a la comercialización por una Licencia para Configuración de Modelo, no podrán ser modificadas por la fábrica terminal, ni por el importador, ni por otro componente de la cadena de comercialización, ni por el usuario, excepto las que demande la adaptación a los servicios específicos y estén debidamente reglamentados.

La fábrica terminal, el último interviniente en el proceso de fabricación o el importador, son responsables por el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Artículo.

Esta responsabilidad se extiende a todos los componentes de la cadena de comercialización. Ninguno de ellos podrá eximirse de la misma basándose en la que le correspondiera a algún otro componente del circuito de fabricación, importación o comercialización.

La Autoridad Competente establecerá los procedimientos que deberán seguir los fabricantes para acreditar ante ella, suficientes antecedentes y solvencia industrial en relación a los procesos de manufactura y aseguramiento de la calidad del producto y asistencia técnica, con el fin de poder demostrar el cumplimiento de los requisitos establecidos por las normas pertinentes.

Los fabricantes o importadores deberán mantener archivadas y disponibles para su consulta por la autoridad que lo requiera, toda la documentación relativa al Certificado, por el término de DIEZ (10) años contados a partir de la finalización de la producción del último vehículo de la serie, fecha que debe ser puesta fehacientemente en conocimiento de la Autoridad Competente.

La comercialización de las autopartes se realizará conforme a las normas que dicte la Autoridad Competente y que tengan como objeto asegurar la calidad del producto que llega al usuario, permitir la determinación de la marca de fábrica o del fabricante, la duración de la garantía y la fecha en que ésta comienza a tener efecto, así como la detección de cualquier falsificación o alteración del producto.

Las autopartes de seguridad no podrán ser reparadas, excepto aquellas cuyo proceso de reacondicionamiento garantice las prestaciones mínimas exigidas por las normas que sean de aplicación y las exigencias requeridas para la fabricación de las autopartes de que se trate. En tal caso, los encargados de tales procesos deben inscribirse ante la Autoridad Competente.

Las autopartes que a la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación no sean de provisión normal a las fábricas terminales, y se hallen en proceso de producción o se encuentren distribuidas, podrán ser comercializadas por el término de UN (1) año a partir de la fecha antes mencionada, lapso durante el cual deberán tramitar la obtención del certificado. En casos especiales este plazo podrá ser ampliado por CIENTO OCHENTA (180) días improrrogables.

La Autoridad de Aplicación tendrá un plazo de hasta UN (1) año para emitir el certificado. A los fines de este ordenamiento, los vehículos se clasifican de acuerdo a las siguientes características:

EN CUANTO A LAS CARACTERISTICAS TECNICAS:

1.- Categoría L: Vehículo automotor con menos de CUATRO (4) ruedas.

1.1.- Categoría L1: Vehículos con DOS (2) ruedas, con una cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) y una velocidad de diseño máximo no mayor a CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40 km/h).

1.2.- Categoría L2: Vehículos con TRES (3) ruedas, con una capacidad de cilindrada que no exceda los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) y una velocidad de diseño máxima no mayor a CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40 km/h).

1.3.- Categoría L3: Vehículos con DOS (2) ruedas, con una capacidad de cilindrada mayor a los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) o una velocidad de diseño superior a los CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40 km/h.).

1.4.- Categoría L4: Vehículos con TRES (3) ruedas, colocadas en disposición asimétrica en relación al eje longitudinal medio, con una capacidad de cilindrada mayor a los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) o una velocidad de diseño superior a los CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40 km/h.) (motocicleta con sidecar).

1.5.- Categoría L5: Vehículos con TRES (3) ruedas, colocadas en posición simétrica en relación al eje longitudinal medio, con una carga máxima que no exceda los MIL KILOGRAMOS (1.000 kg) y una capacidad de cilindrada mayor a los CINCUENTA CENTIMETROS CUBICOS (50 cc.) o una velocidad de diseño superior a los CUARENTA KILOMETROS POR HORA (40 km/h).

2.- Categoría M: Vehículo automotor que tiene, por lo menos, CUATRO (4) ruedas, o que tiene TRES (3) ruedas cuando el peso máximo excede MIL KILOGRAMOS (1.000 kg.) y es utilizado para el transporte de pasajeros - Vehículos articulados que constan de DOS (2) unidades inseparables pero que articuladas se consideran como vehículos individuales.

2.1.- Categoría M1: Vehículos para transporte de pasajeros, que no contengan más de OCHO (8) asientos además del asiento del conductor y que, cargado, no exceda de un peso máximo de TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.).

2.2.- Categoría M2: Vehículos para transporte de pasajeros con más de OCHO (8) asientos excluyendo el asiento del conductor, y que no excedan el peso máximo de CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg.).

2.3.- Categoría M3: Vehículos para transporte de pasajeros con más de OCHO (8) asientos excluyendo el asiento del conductor, y que tengan un peso máximo mayor a los CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg.).

3.- Categoría N: Vehículo automotor que tenga, por lo menos, CUATRO (4) ruedas o que tenga TRES (3) ruedas cuando el peso máximo excede de MIL KILOGRAMOS (1.000 kg), y que sea utilizado para transporte de carga.

3.1.- Categoría N1: Vehículos utilizados para transporte de carga, con un peso máximo que no exceda los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.).

3.2.- Categoría N2: Vehículos utilizados para transporte de carga con un peso máximo superior a los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.), pero inferior a los DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg.).

3.3.- Categoría N3: Vehículo para transporte de carga con un peso máximo superior a los DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg.).

4.- Categoría O: Acoplados (incluyendo semiacoplados).

4.1.- Categoría O1: Acoplados con UN (1) eje, que no sean semiacoplados, con un peso máximo que no exceda los SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750 kg.).

4.2.- Categoría O2: Acoplados con un peso máximo que no exceda los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.) y que no sean los acoplados de la Categoría O1.

4.3.- Categoría O3: Acoplados con un peso máximo superior a los TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.) pero que no exceda los DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg.).

4.4.- Categoría O4: Acoplados con un peso máximo superior a los DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg.).

5.- Observaciones.

5.1.- Para el caso de un vehículo motriz diseñado para agregársele un acoplado o un semiacoplado, el peso máximo a considerarse para su clasificación es el peso del vehículo motriz, en carretera, incrementado por el peso máximo que el semiacoplado le transfiere, y cuando corresponda, incrementado por el peso máximo de la carga del vehículo motriz.

5.2.- Los equipos e instalaciones incluidos para propósitos específicos de los vehículos no diseñados para el transporte de pasajeros (grúas, vehículos para industrias, vehículos para publicidad, etc.) se asimilarán con las características del punto 2.3.

5.3.- En el caso de un semiacoplado, el peso máximo que se debe considerar para la clasificación del mismo es el peso transmitido al suelo por el eje o los ejes del semiacoplado, cuando este último se encuentra acoplado al vehículo motriz y llevando su carga máxima.

EN CUANTO A LA TRACCION:

A.- Autopropulsados por motores de combustión interna: con combustible líquido o gaseoso.

B.- Autopropulsados por motores eléctricos.

C.- De propulsión humana.

D.- De tracción animal.

E.- Remolcados: remolque y semiremolque.

EN CUANTO A LA ESPECIE:

A.- De Pasajeros:

1. Bicicleta;

2. Ciclomotor;

3. Motoneta;

4. Motocicleta;

5. Triciclo;

6. Automóvil;

7. Microómnibus;

8. Omnibus;

9. Tranvía;

10. Trolebús;

11. Remolque o semiremolque;

12. Calesa (sulky, mateos, etc.);

13. Trineo;

B.- De Carga:

1. Motoneta;

2. Motocicleta;

3. Triciclo;
 4. Camioneta;
 5. Camión;
 6. Remolque y semiremolque;
 7. Carretón;
 8. Carro de mano;
 9. Trineo;
- C.- Mixto;

D.- De Carrera;

E.- De Tracción:

1. Camión tractor;
2. Tractor de ruedas;
3. Tractor de orugas;
4. Tractor mixto.

F.- Especial: Vehículos de Colección.

EN CUANTO AL DESTINO DEL SERVICIO:

A.- Oficial;

B.- Misión Diplomática, Reparticiones Consulares Oficiales y de Representaciones de Organismos Internacionales acreditados en la República;

C.- Particular;

D.- De Alquiler; de Alquiler con Chofer (Remis); de Alquiler con Chofer y Servicio de alquiler por taxímetro.

E.- De Transporte Público de Pasajeros:

1. Servicio Internacional:

- Líneas Regulares:

Larga Distancia (Vehículos Categoría M3).

Urbano (Vehículos Categoría M3).

- Servicio de Turismo:

Larga Distancia (Vehículos Categoría M3).

Urbano (Vehículos Categoría M1, M2 y M3).

2. Servicio Interjurisdiccional y Jurisdiccional.

- Líneas Regulares: (Vehículos Categoría M1, M2 y M3).

- Servicio de Turismo: (Vehículos Categoría M1, M2 y M3).

F.- De Transporte Escolar (Vehículos Categoría M1, M2 y M3).

G.- De Transporte de Cargas:

- General.

- De Sustancias Peligrosas.

- De Correos y Valores Bancarios.

- De Recolección o Trabajos en la Vía Pública.

- Carretón, Automovileros, para Carga Indivisible o similares.

H.- Especiales:

- Emergencias y Seguridad.

- Ambulancias y Fúnebres.

- Reparación o Trabajos sobre la Vía Pública.

- De Remolque de otros Vehículos.

- Maquinaria Especial y Agrícola.

ARTICULO 29.- Condiciones de seguridad. Las condiciones de seguridad que deben cumplir los vehículos clasificados y definidos en el Artículo 28 se ajustarán a las siguientes exigencias:

a) En general:

1.- A un sistema de frenado permanente, seguro y eficaz cuyos elementos constitutivos cumplan con las definiciones, especificaciones y ensayos establecidos en el Anexo A -"Sistemas de Frenos"- y en las normas IRAM respectivas.

2.- A un sistema de dirección que permita el control del vehículo y cuyos elementos constitutivos cumplan con las definiciones, especificaciones y ensayos establecidos en las normas IRAM respectivas.

3.- A un sistema de suspensión que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a la adherencia y estabilidad, cuyos elementos constitutivos cumplan con las definiciones, especificaciones y ensayos establecidos en las normas IRAM respectivas.

4.- El conjunto neumático deberá cumplir con lo siguiente:

4.1.- Los neumáticos nuevos o reconstruidos, montados en los aros especificados, con válvula para uso sin cámara o cámara correspondiente con su respectiva válvula, deben satisfacer las exigencias establecidas en la norma IRAM 113.337/93 - Cubiertas Neumáticas para Vehículos Automotores (Desgaste, daño, redibujados y marcado) y en las normas IRAM citadas en la misma. Los ensayos funcionales sólo se aplican a los aros, las válvulas y los neumáticos nuevos o recién reconstruidos.

4.2.- Los vehículos automotores deberán salir de fábrica equipados con conjuntos neumáticos que cumplan con los límites de carga, dimensiones y velocidades contenidas en las normas indicadas en el punto 4.1. No podrán utilizarse conjuntos neumáticos distintos de aquellos recomendados por los fabricantes del vehículo o del conjunto neumático. La carga impuesta a cada conjunto no podrá superar la máxima admitida que surja de aplicar las normas indicadas en el punto 4.1.

4.3.- Todo neumático debe ser fabricado o reconstruido:

- Con indicadores de desgaste moldeados en el fondo del diseño de la banda de rodamiento.

- Grabados por moldeo de acuerdo a lo indicado en las normas mencionadas en el punto 4.1.

4.4.- Los indicadores de desgaste o la profundidad remanente de la zona central de la banda de rodamiento debe observar una magnitud no inferior a UNO CON SEIS DECIMAS DE MILIMETRO (1,6 mm). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN MILIMETRO (1 mm) y en ciclomotores de CINCO DECIMAS DE MILIMETRO (0,5 mm).

4.5.- Cuando estén en el mismo eje o conjunto de ejes (tándem) los neumáticos deben ser del mismo tipo, tamaño, construcción, peso bruto total, para igual servicio y montados en aros de la misma dimensión. Se permite la asimetría cuando se constate en una rueda de reserva que se halle en uso por una emergencia, respetando la presión, la carga y la velocidad que dicha rueda temporaria indique en su grabado. En el caso de automóviles que usen neumáticos diagonales y radiales, estos últimos deben ir en el eje trasero.

4.6.- Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto aquellos que contemplen dicha posibilidad, en cuyo caso cumplirán los requisitos de las normas mencionadas en el punto 4.1.

4.7.- Se prohíbe la utilización de neumáticos que presenten cortes, roturas y fallas que excedan los límites de reparaciones permitidos por las normas indicadas en el punto 4.1.

4.8.- Se prohíbe la utilización de neumáticos reconstruidos en los ejes delanteros de ómnibus de media y larga distancia, en camiones, y en ambos ejes de motocicletas.

4.9.- Los aros y sus piezas de fijación serán fabricados:

- Con características y resistencia normalizadas, de acuerdo con las normas indicadas en el punto 4.1.

- Grabados en forma legible e indeleble con la marca o nombre del fabricante y el código de identificación que requieran las normas indicadas en el punto 4.1. Los aros para neumáticos "sin cámara" serán identificados en su grabación.

4.10.- Todo aro que presente reparaciones y fallas tales como rotura o faltante de alguna pieza de fijación, deformaciones o fisuras, no podrá ser utilizado para circular por la vía pública.

4.11.- Las válvulas de cámaras y de neumáticos "sin cámara" estarán fabricadas bajo las normas mencionadas en el punto 4.1. y el diseño de cada modelo debe corresponder al uso y servicio del conjunto neumático.

4.12.- El neumático no debe presentar pérdida total de presión de aire del conjunto.

4.13.- Los fabricantes de neumáticos, aros, válvulas y los reconstructores de neumáticos, deberán acreditar, que sus productos satisfacen las exigencias establecidas por las normas indicadas en el punto 4.1.

5.- Definición de cubierta reconstruida.

Se denomina cubierta reconstruida a aquella a la cual mediante un proceso industrial se le repone la banda de rodamiento o los costados, con material y características similares a las originales. La reconstrucción debe efectuarse de acuerdo a la norma IRAM indicada en el punto 4.1.

6.- Todos los automóviles, microómnibus, ómnibus, camionetas y camiones (categorías M y N) deben proporcionar a sus ocupantes una adecuada protección en caso de impacto. A estos efectos se define como habitáculo al espacio a ser ocupado por el pasajero y el conductor.

6.1. El habitáculo deberá reunir condiciones de protección para los ocupantes tales como las especificadas en las normas del Anexo B -"Seguridad del Habitáculo y de Protección Exterior"-:

B.1.- Desplazamiento del sistema de control de dirección. Aplicable a los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

B.2.- Sistema de control de dirección, absorbedor de energía. Requisitos de operación. Aplicable a los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

B.3.- Anclajes de asientos. Aplicable a los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

B.4.- Tanque de combustible, tubo de llenado y conexiones del tanque de combustible. Aplicable a los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos.

Como también, lo establecido en la Resolución S.T. N° 72/93 -"Inflamabilidad de los Materiales a ser utilizados en el interior de los Vehículos Automotores"-, o las Normas IRAM que se encuentren definidas y especificadas en relación a otros criterios técnicos extrínsecos interiores o exteriores, que los avances tecnológicos permitan comprobar.

En relación a la seguridad que deben presentar los vehículos automotores propulsados a gas natural comprimido (GNC), éstos deberán cumplir con las normas y resoluciones emanadas por el ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENARGAS). En particular, con la Norma- GE N° 115 "Reglamentaciones.- Definiciones y Terminología.- Especificaciones y Procedimientos.- Documentación Técnica a Complementar", la Norma-GE N° 116 "Normas y Especificaciones Mínimas, Técnicas y de Seguridad para el Montaje de Equipos Completos para GNC en Automotores y Ensayos de Verificación" y el Anexo "Autotransporte Público de Pasajeros.- Condiciones de seguridad adicionales para vehículos comprendidos en el Reglamento de Habilitación de Vehículos de Autotransporte Público de Pasajeros", la Norma-GE N° 117 "Normas Técnicas para Componentes Diseñados para operar con GNC en Sistemas de Carburación para Automotores y Requisitos de Funcionamiento" y la Norma-GE N° 144 "Especificación Técnica para la Revisión de Cilindros de Acero sin Costura para GNC, basada en la Norma IRAM 2529 - Condiciones para su Revisión Periódica".

6.2. Estos criterios y condiciones técnicas, enunciados en el párrafo que antecede, reunidos por los vehículos para la protección del conductor y los ocupantes, deberán mantenerse para todo elemento adicional que se incorpore en el interior o exterior del vehículo, como sigue:

a La instalación de los apoyacabezas en los vehículos pertenecientes al parque vehicular de usados, sólo será exigida si el diseño original del asiento del vehículo lo permite conforme a las especificaciones de la norma.

b En lo referente al inciso f) del Artículo 40 - Requisitos para Circular-, se deberá cumplir:

Para los matafuegos (extintores de incendio) a ser portados en los vehículos automotores, se requerirá que estos estén fabricados, sean mantenidos y se les efectúe el control de carga periódico conforme a las especificaciones de las normas IRAM y de acuerdo a las condiciones enunciadas seguidamente:

- En los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, con peso bruto total hasta MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (1.500 kg.), llevarán como mínimo UN (1) matafuego de UN KILOGRAMO (1 kg.) de capacidad nominal y potencial extintor de 3 B, con indicador de presión de carga.

- En los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, con peso bruto total hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.), con capacidad hasta NUEVE (9) personas sentadas incluyendo al conductor y los vehículos Categorías M2 con peso bruto total hasta CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg), con capacidad mayor a NUEVE (9) personas sentadas incluyendo al conductor, llevarán como mínimo UN (1) matafuego de DOS CON CINCO DECIMAS DE KILOGRAMO (2,5 kg) de capacidad nominal y potencial extintor de 5 B, con indicador de presión de carga.

- En los vehículos de las Categorías M3, N2 y N3: con capacidad de carga mayor a CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg), llevarán como mínimo UN (1) matafuego de CINCO KILOGRAMOS (5 kg) de capacidad nominal y potencial extintor de 10 B, con indicador de presión de carga.

Si el vehículo está equipado con una instalación fija contra incendio del motor, con sistemas automáticos o que puedan ponerse fácilmente en funcionamiento, las cantidades que anteceden podrán ser reducidas en la proporción del equipo instalado.

Para el transporte de Mercancías y Residuos Peligrosos, el extintor que deberá portar el vehículo estará de acuerdo a la categoría del mismo, y al tipo de potencial extintor que determine el dador de la carga. Asimismo, deberá adoptar las indicaciones prescritas en el Reglamento de Transporte de Mercancías y Residuos Peligrosos y en la Ley N° 24.051, de acuerdo al siguiente criterio: el extintor de incendios tendrá la capacidad suficiente para combatir un incendio de motor o de cualquier otra parte de la unidad de transporte y de tal naturaleza que si se emplea contra el incendio de la carga no lo agrave, y si es posible, lo combata.

Para el aseguramiento de los matafuegos:

- Los matafuegos deberán ubicarse al alcance del conductor, dentro del habitáculo, exceptuándose de esta obligación a los matafuegos de más de UN KILOGRAMO (1 kg) de capacidad nominal.

- El soporte del matafuegos deberá ubicarse en un lugar que no represente un riesgo para el conductor o acompañante, fijándose de forma tal que impida su desprendimiento de la estructura del habitáculo, no pudiendo fijarse sobre los parantes del techo de la carrocería.

- El sistema de aseguramiento del matafuegos garantizará su permanencia, aún en caso de colisión o vuelco, permitiendo además su fácil liberación cuando tenga que ser empleado, debiendo ser metálico. Se prohíbe usar el sistema de abrazadera elástica para su sujeción.

Para las balizas portátiles a ser llevadas en los vehículos automotores, se requerirá que éstas estén fabricadas conforme a las especificaciones de las normas IRAM y de acuerdo a las condiciones enunciadas seguidamente:

1) Las dos balizas que se utilicen para los vehículos deberán cumplir como mínimo con lo establecido en la Norma IRAM 10.031/84 - Balizas Triangulares Retrorreflectoras.

2) Todo otro dispositivo que se utilice para los vehículos deberá reunir condiciones de igual o mayor eficacia que las exigidas en el punto 1) que antecede. Asimismo, respecto a las balizas portátiles de luz propia.

3) Las balizas se llevarán en un lugar accesible.

7.- El peso y las dimensiones de los vehículos, deben ajustarse a lo indicado en la Ley de Tránsito, en esta reglamentación y en las normas complementarias. En lo relativo a la relación potencia peso, ésta será actualizada por la SECRETARIA DE TRANSPORTE.

b) Los vehículos de carga y del servicio de pasajeros deben poseer los dispositivos especiales que se requieran para satisfacer las necesidades de cada servicio, los que indique cada reglamento específico y las normas IRAM que las complementen.

c) Los vehículos para transporte masivo de personas deben estar diseñados específicamente para el destino del servicio que proporciona, previendo todas las condiciones de seguridad y protección que la Ley de Tránsito, esta reglamentación y el Reglamento específico determinen.

A los efectos de la aplicación de este inciso se considera servicio urbano de transporte de pasajeros, al público o de oferta libre de transporte masivo de personas realizado en unidades correspondientes a la categoría M3 cuyo peso bruto total sea igual o mayor a DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg), quedando excluidos expresamente los pertenecientes a las categorías M1 y M2 y los de la categoría M3 cuyo peso bruto total sea menor a DIEZ MIL KILOGRAMOS (10.000 kg) o aquellos cuya capacidad no exceda los VEINTICINCO (25) asientos y en su modalidad de servicio no se permiten pasajeros de pie, en lo referente a lo dispuesto en los apartados 2., 3., 4. y 5.

Para el caso de vehículos articulados destinados al transporte urbano, la Autoridad Jurisdiccional fijará las condiciones especiales a las cuales someterá su habilitación, preservando las mejores condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario.

En general los vehículos automotores afectados a los servicios de transporte automotor de pasajeros, deberán cumplir en lo referente a las salidas de emergencia, aislación termoacústica, dirección asistida e inflamabilidad de los materiales, con las Resoluciones de la SECRETARIA DE TRANSPORTE N° 395/89, N° 401/92 y N° 72/93, sus modificatorias o ampliatorias.

Conforme al sentido de su prestación, se consideran suspensiones equivalentes a aquellas que guarden equivalente confort para los ocupantes de acuerdo a las reglas de la ingeniería.

Cuando las condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario lo aconsejen, la Autoridad Jurisdiccional podrá disponer condiciones técnicas especiales en los vehículos para habilitar, que respondan a los criterios enunciados precedentemente.

d) Las casas rodantes se ajustarán a lo dispuesto en el inciso anterior y en las normas IRAM respectivas.

El diseño de las casas rodantes motorizadas o remolcadas, requiere habilitación especial otorgada por el organismo nacional competente.

e) Los vehículos destinados al transporte de materiales peligrosos se ajustarán al Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, que como ANEXO S, forma parte de la presente Reglamentación.

f) Los sistemas de enganche de los acoplados y semiacoplados al vehículo tractor deben tener un mecanismo de acople que siga idéntico itinerario y otro adicional de seguridad que mantenga la vinculación entre los vehículos ante una falla. El sistema eléctrico debe poseer un seguro para evitar su eventual desacople. Todas las definiciones, especificaciones y ensayos, deben ajustarse a las normas IRAM respectivas.

g) Las casas rodantes remolcadas quedan comprendidas en lo relativo al peso, dimensiones y a la relación potencia-peso previsto para el inciso a) punto 7 de este artículo, y serán materia de habilitación especial. Respecto a las condiciones de estabilidad y de seguridad deben tener, para el sistema de enganche, similares requisitos a los indicados en el inciso f) de este artículo, y a las normas IRAM 110.001/78 (Conexiones eléctricas entre unidad tractora y casas rodantes); IRAM 110.002/86 (Enganche a rótula y cadenas de seguridad para casas rodantes) e IRAM 110.003 (Brazos de remolque y Enganche a rótula para casas rodantes (Método de ensayo de resistencia). Además, los materiales utilizados deben como mínimo cumplir con la norma sobre Inflamabilidad de los Materiales a ser utilizados en el interior de los Vehículos Automotores -aprobada por Resolución de la SECRETARIA DE TRANSPORTE N° 72/93-, y la fuente de alimentación eléctrica de la casa-rodante, debe ser independiente de la fuente de alimentación del sistema de iluminación y señalización de los vehículos. Todos los materiales o sistemas utilizados para la construcción de las casas-rodantes deben cumplir idénticos o similares requisitos que los que se solicitan para los vehículos automotores.

h) Además de los requisitos que se indican para permitir su circulación, la maquinaria especial, deberá cumplir con las especificaciones de las normas IRAM respectivas para los sistemas de iluminación y señalización, frenos y ruedas.

i) Los cascos que deben venir provistos con las motocicletas se ajustarán a lo dispuesto en el inc. j.1. del Art. 40 de este Anexo.

j) Los vehículos o conjuntos de vehículos cuya longitud supere los TRECE METROS CON VEINTE CENTESIMAS (13,20 m), como así también las casas rodantes remolcadas, cualquiera sea su longitud total, deben llevar en su parte posterior y centrada con respecto al plano longitudinal medio del vehículo, una placa o banda de MIL CUATROCIENTOS MILIMETROS (1.400 mm) de largo, por CIENTO CINCUENTA MILIMETROS (150 mm) de altura, con franjas a SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIÁN (0,78 rad) (o sea CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) de material retrorreflectivo en color blanco y rojo. Esta placa o banda, podrá ser sustituida, cuando sea aconsejable para su mejor colocación, por DOS (2) placas o bandas de características análogas a las descritas anteriormente,

pero de QUINIENTOS MILIMETROS (500 mm) de longitud, situadas simétricamente a ambos lados del eje del vehículo y tan cerca de sus bordes como sea posible. En ambos casos las placas o bandas se colocarán a una distancia entre QUINIENTOS MILIMETROS y MIL QUINIENTOS MILIMETROS (500 mm y 1500 mm) del suelo.

Especificaciones Técnicas. Además de las normas específicas deberán cumplir en general, con los siguientes requisitos:

- Medidas: Las placas para la señalización de los vehículos citados precedentemente serán rectangulares, con una longitud de MIL CUATROCIENTOS MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (1.400 mm \pm 5 mm) y una altura de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (150 mm \pm 5 mm). Las franjas a SETENTA Y OCHO CENTESIMAS DE RADIAN (0,78 rad) (o sea CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°)) tendrán un ancho de CIEN MILIMETROS MAS O MENOS DOS MILIMETROS (100 mm \pm 2 mm).

- El espesor de la placa podrá ser variable en función del material soporte empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie retrorreflectiva se mantenga plana en las condiciones normales de utilización.

- La placa deberá disponer de un adecuado sistema de fijación al vehículo. Cuando la fijación de la placa al vehículo se efectúe mediante tornillos, se evitará que los agujeros puedan dañar la superficie reflectante.

- Las placas deberán estar construidas en un material que les confiera suficiente rigidez y asegure su correcta utilización y buena conservación.

- Las placas o bandas deberán ser retrorreflectantes, de color rojo y blanco alternativo. El nivel de retrorreflección se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

k) Las bicicletas estarán equipadas con elementos retrorreflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche. El color rojo podrá utilizarse sobre las superficies que sean vistas sólo desde la parte posterior. El nivel de retrorreflección de los elementos que se utilicen, deberá ajustarse como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

ARTICULO 30.- Requisitos para automotores. Los dispositivos de seguridad para los vehículos automotores deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos sin perjuicio de aquellos que la Norma IRAM respectiva incorpore:

a) Correajes y cabezales de seguridad, en las posiciones y con las especificaciones del Anexo C - "Instalación y Uso de Cinturones de Seguridad y Cabezales de Seguridad para Asiento de Vehículos Automotores"- que forma parte integrante de la presente reglamentación y de las Normas IRAM respectivas. Norma IRAM 3641/86, PARTE I y II, Cinturones de Seguridad para uso en Vehículos Automotores (Requisitos y Métodos de Ensayo, Inspección y Recepción) y Norma IRAM-AITA IK 15/91, Anclaje para Cinturones de Seguridad. Los cabezales de seguridad o apoyacabezas se instalarán en los asientos delanteros laterales de todos los vehículos de la categoría M1, de forma

tal que restrinjan el movimiento hacia atrás de la cabeza provocado por una aceleración brusca. La construcción del apoyacabezas podrá ser integral con el respaldo del asiento o estar vinculado al mismo, y podrá ser fijo con carácter removible o sujeto a la carrocería, debiendo estar en todos los casos relacionados a las características del ocupante. Todos los apoyacabezas deberán cumplir con las especificaciones y ensayos que se indican en el Anexo C (C2) que forma parte de la presente reglamentación.

b) Los paragolpes o las partes de carrocería que cumplan esa función, no podrán ser alterados respecto del diseño original de fábrica o de aquel establecido por el constructor de etapa posterior. No será admitido el agregado de ningún tipo de aditamento del que pueda derivarse un riesgo hacia los peatones u otros vehículos. Asimismo responderán a las especificaciones de las Normas IRAM respectivas.

Todos los modelos de vehículos deben tener guardabarros en correspondencia con sus ruedas, aún cuando las construcciones sean incompletas y aquellos se agreguen en etapas posteriores, siendo necesario el uso de guardabarros provisorios, los que responderán a las especificaciones de las Normas IRAM respectivas.

c) Todos los vehículos de las categorías M y N deben tener sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas. El sistema de limpiaparabrisas deberá cumplir con los requisitos que se indican en el Anexo D - "Sistema Limpiaparabrisas", aplicable a los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, que integra la presente reglamentación, siendo el requisito de superficie reflectiva el único común a todas las categorías. Para las categorías M2, M3, N2 y N3 se deben cumplir las especificaciones especiales que se requieran para mayor área de barrido y las condiciones de funcionamiento que establezcan las Normas IRAM respectivas. Para el sistema de lavado de parabrisas se requiere que la cantidad de líquido emitido sea suficiente para cubrir la zona de parabrisas sujeta a lavado, y que la capacidad del depósito y su accionamiento, cumplan lo establecido en las Normas IRAM respectivas. El sistema desempañador mantendrá la cara interior del parabrisas libre de humedad que pueda disminuir su transparencia en las áreas establecidas por las Normas IRAM correspondientes. La condición se cumplirá cualquiera sea el número de ocupantes del vehículo, estando sus ventanillas abiertas o cerradas y encontrándose el vehículo en movimiento o detenido, admitiéndose para ello que el motor se encuentre en funcionamiento. El área desempañada será como mínimo equivalente al área de limpieza normalizada para el sistema de limpiaparabrisas. La eficiencia requerida será obtenida al cabo del tiempo establecido en la Norma IRAM respectiva y deberá estar asegurada, en forma permanente, mientras el sistema esté operando. Las condiciones ambientales exteriores del vehículo, en lo concerniente a la temperatura y humedad relativa estarán comprendidas entre los límites establecidos en la Norma IRAM respectiva. El aire utilizado por el sistema no podrá ser tomado del compartimento del motor.

d) Todos los modelos de los vehículos de las categorías L, M y N dispondrán de espejos retrovisores con las características y especificaciones establecidas en el Anexo E -"Espejos Retrovisores"- que forma parte integrante de la presente reglamentación y por las Normas IRAM respectivas.

e) Todos los vehículos automotores deben tener un dispositivo de señalización acústica que se ajuste a los niveles sonoros máximos admisibles en función de la categoría de vehículo. El nivel

sonoro máximo admisible emitido por los dispositivos de señalización acústica instalados en vehículos automotores será de CIENTO CUATRO DECIBELES A (104 db (A)). Los niveles mínimos y procedimientos de ensayo deben estar establecidos en la Norma IRAM "Determinación del Nivel Sonoro de Dispositivos de Señalización Acústica".

f) Todo vidrio de seguridad que forme parte de la carrocería de un vehículo deberá cumplir con lo establecido en el Anexo F -"Vidrios de Seguridad para Vehículos Automotores"- "Prescripciones uniformes de los vidrios de seguridad y de los materiales destinados para su colocación en vehículos automotores y sus remolques"- de la presente, complementado por la Norma IRAM-AITA 1H3.

g) Todos los vehículos de las categorías M y N deben brindar protección al conductor contra el encandecimiento provocado por los rayos solares provenientes tanto del frente como del costado del vehículo. Los requisitos que deben cumplir son los establecidos en el Anexo G de esta reglamentación -"Protección contra encandilamiento solar"-, y los que fijen las Normas IRAM respectivas.

h) Todos los vehículos de las categorías M y N deben tener un dispositivo de desconexión rápida del acumulador eléctrico, que no necesite la utilización de herramientas ni la remoción de elemento alguno. Su implementación se hará exigible conforme se definan y especifiquen las normas internacionales en base a criterios técnicos compatibles con los avances tecnológicos.

i) Todos los vehículos de las categorías M y N deben poseer un sistema de retroceso accionado por su planta motriz y operable por el conductor desde su posición de manejo.

j) Todos los vehículos de las categorías M y N deben poseer los dispositivos retrorreflectantes establecidos en las Secciones A, B y C.2.10 del Anexo I "Sistemas de Iluminación y Señalización para los Vehículos Automotores" que forma parte de la presente Reglamentación y en las Normas IRAM respectivas. Esos dispositivos indicarán la presencia del vehículo por medio de retrorreflexión, con criterio similar a las luces de posición, conforme lo establecido en los puntos: A.4.20, A.4.20.1, A.4.20.2 y A.4.20.3. de la Sección A del Anexo I.

Para los vehículos del servicio de transporte, que deben poseer las placas o bandas retrorreflectantes perimetrales extendidas en forma continua, longitudinalmente en los laterales y horizontalmente en las partes delantera y trasera, estarán instaladas a una distancia entre QUINIENTOS MILIMETROS y MIL QUINIENTOS MILIMETROS (500 mm y 1500 mm) del suelo; siendo sólo de material retrorreflectante de color rojo la correspondiente a la parte trasera. El nivel de retrorreflección se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

La altura de la placa o banda no será menor a CIEN MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (100 mm \pm 5 mm). El espesor de la placa o banda podrá ser variable en función del material soporte empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie retrorreflectiva se mantenga plana en las condiciones normales de utilización.

La placa o banda deberá disponer de un adecuado sistema de fijación al vehículo. Cuando la fijación al vehículo se efectúe mediante tornillos, se evitará que los agujeros puedan dañar la superficie

reflectante. Además, deberán estar construidas en un material que les confiera suficiente rigidez y asegure su correcta utilización y buena conservación.

k) Todos los modelos de las categorías M y N deben tener un sistema de renovación del aire del habitáculo que impida el ingreso de gases provenientes del funcionamiento del vehículo o de su sistema de combustible. El sistema de calefacción, comprenda o no el sistema de renovación, no deberá permitir la utilización de los gases de escape para su funcionamiento.

l) Todos los modelos de las categorías M y N, deben poseer una traba en la tapa de los compartimientos externos. En el caso del compartimiento delantero, si éste abriese en dirección hacia el parabrisas, o si en cualquier posición de abertura pudiera llegar a cubrir completa o parcialmente la visión del conductor, deberá estar provisto de un sistema de traba de dos etapas o de una segunda traba. Todos los modelos de los vehículos Categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, deben tener las bisagras y cerraduras de sus puertas laterales, proyectadas, construidas y montadas de modo tal que en condiciones normales de utilización cumplan con lo establecido en el Anexo H "Cerraduras y Bisagras de Puertas Laterales"- de la presente y en las Normas IRAM respectivas. Cada sistema de cierre deberá tener una posición intermedia y otra de cierre total y será equipado con una traba de modo tal que al ser accionado torne inoperante los elementos exteriores de accionamiento de la puerta.

m) Todos los modelos de vehículos de la categoría M1 tendrán sus puertas laterales traseras equipadas con cerraduras con una traba de seguridad para niños, cuyo accionamiento no permita la apertura accidental desde el interior del vehículo.

n) Todos los modelos de vehículos de las categorías L, M y N, con excepción de las categorías L1 y L4 en los casos que se especifiquen a continuación, deberán contar con:

1.- TABLERO E INSTRUMENTAL- (Con excepción de la categoría L1).

Que cumpla con los siguiente objetivos:

a) Determinar las condiciones de marcha del vehículo;

b) Determinar el funcionamiento o condiciones de funcionamiento de todos los órganos o elementos constitutivos a controlar;

c) Detectar las fallas o anomalías que puedan producirse en aquellos órganos o elementos a controlar.

Que reúna las siguientes características:

a) El tablero, o instrumental debe estar ubicado frente al conductor ergonómicamente dispuesto de forma tal que quien conduzca no deba desplazarse ni desatender el manejo para visualizar en forma rápida sus componentes e indicaciones. Las distancias y límites de ubicación respecto a la visual del conductor serán las establecidas en la norma IRAM respectiva.

b) La función que cumple cada uno de los componentes deberá estar identificada con ideogramas normalizados conforme a la norma IRAM-CETIA 13J7;

c) Las unidades de medida (magnitudes) en caso de que las tuviera, estarán indicadas según el Sistema Métrico Legal Argentino;

d) Deben poseer iluminación de una intensidad tal que no incida en el habitáculo ni produzca reflejos indeseables que dificulten la conducción o entorpezcan la visión del conductor. El encendido será simultáneo con las luces de posición, con conmutador único.

2.- CUENTA KILOMETROS (ODOMETRO) - (Con excepción de la categoría L1).

Que cumpla con los siguientes objetivos:

a) Odómetro totalizador (de uso obligatorio). Instrumento destinado a indicar y registrar en forma automática y acumulativa las distancias recorridas por el vehículo desde su puesta en funcionamiento, permitiendo la lectura directa del total y sin que se pueda volver a ponerlo a CERO (0) en forma manual, sino automática, luego de totalizar los KILOMETROS indicados;

b) Odómetro parcial (de uso optativo). Es el mecanismo similar al anterior, pero destinado a registrar el recorrido parcial, que puede ponerse a CERO (0) en cualquier momento por medio del dispositivo al efecto.

Que reúna las siguientes características:

a) Odómetro totalizador.

1 Debe poseer una capacidad acumulativa mínima de CIEN MIL KILOMETROS (100.000 km) retornando a CERO (0) en forma automática e instantánea, luego de totalizada dicha cifra, para volver a acumular nuevamente.

2 El margen de error máximo admisible en el cómputo de las distancias indicadas y registradas, con relación a las distancias reales recorridas por el vehículo, será el establecido en la norma IRAM respectiva;

b) Odómetro parcial.

1 Debe poseer una capacidad acumulativa mínima de MIL KILOMETROS (1.000 km);

2 Debe poseer un comando manual que permita ponerlo a CERO (0) en cualquier momento;

3 En caso de haber llegado a acumular los kilómetros establecidos en b.1 debe poder retornar a CERO (0) en forma automática e instantánea y comenzar a acumular nuevamente;

4 El error máximo admisible de las distancias indicadas y registradas en relación a las distancias reales recorridas por el vehículo será el establecido en la norma IRAM respectiva;

- c) Deben poseer iluminación conforme a lo establecido en la norma IRAM respectiva;
- d) Las características constructivas y métodos de ensayo serán los establecidos en la norma IRAM respectiva.

3.- VELOCIMETRO (Con excepción de la categoría L1).

Que cumpla con los siguientes objetivos:

a) Indique la velocidad instantánea del vehículo medida en KILOMETROS POR HORA (km/h) con las siguientes características:

1 La velocidad instantánea debe ser mostrada a través de una escala graduada en KILOMETROS POR HORA (km./h) sobre la cual se moverá un índice, una señal luminosa, o un número representativo de la velocidad, debiendo, en todos los casos, responder a lo establecido en las normas IRAM respectivas;

2 La velocidad máxima de la escala debe ser superior a la velocidad máxima real susceptible de ser desarrollada por el vehículo.

4.- INDICADORES DE LUZ DE GIRO. (Con excepción de las categorías L1 y L4).

Que cumplan con el siguiente objetivo:

Advertir al conductor de la puesta en funcionamiento real de las luces externas de giro o indicadores de dirección.

Que reúna las siguientes características:

a) Serán de luminosidad tal que no incidan en el habitáculo ni produzcan reflejos indeseables que dificulten la conducción o entorpezcan la visión del conductor, debiendo responder en lo que respecta a áreas mínimas luminosas, a los requisitos fotométricos de la norma IRAM respectiva;

b) Deben estar identificados con ideogramas normalizados según la norma IRAM-CETIA N 13J7, admitiéndose el agregado de textos en castellano;

c) El color del área iluminada de cada testigo será el establecido en las normas mencionadas;

d) Deben estar ubicados frente al conductor y del lado izquierdo del habitáculo, dispuestos de forma tal que el conductor los perciba permanentemente sin desatender la conducción. Las distancias, formas y límites de ubicación, serán los establecidos en la norma IRAM respectiva;

e) El o los testigos de la luz indicadora de giro deben ser de encendido simultáneo con las mismas e indicarán, por un cambio en su frecuencia, la falta de encendido de una o más luces exteriores de

giro. Se acepta que el o los testigos cumplan también dicha función para el encendido de las luces de emergencia.

5.- INDICADORES DE LUCES DE POSICION. (Con excepción de las categorías L1 y L4).

Que cumplan con el siguiente objetivo:

5.1. Advertir al conductor la puesta en funcionamiento correcta y efectiva de las luces exteriores de posición.

5.2. Reunir las características técnicas establecidas en las normas IRAM correspondientes, aceptándose que la iluminación general del tablero de instrumentos cumpla la función de testigo.

6.- INDICADORES DE LUCES ALTAS. (Con excepción de las categorías L1 y L4).

Que cumplan con el siguiente objetivo:

6.1. Advertir al conductor de la puesta en funcionamiento correcta y efectiva de los proyectores en la función de luz alta.

6.2. Reunir las características técnicas establecidas en las normas IRAM respectivas.

ñ) Fusibles e Interruptores.

Deben cumplir con los siguientes requerimientos de desempeño:

ñ.1. Función:

Producir la puesta fuera de servicio de aquellos circuitos eléctricos en los que se hubiera producido un cortocircuito o una sobrecarga peligrosa.

ñ.2. Ubicación - Producción - Reposición:

Tratándose de cortacircuitos fusibles se deben agrupar en un lugar accesible del vehículo, formando un conjunto funcional. El conjunto se debe proteger mediante una cubierta aislante, a fin de evitar un contacto accidental indeseable. Para ser removida la cubierta, no se requerirá la utilización de herramientas o dispositivo alguno. El reemplazo de cualquier unidad debe poder efectuarse fácilmente.

ñ.3. Circuitos a Proteger:

La instalación eléctrica será diseñada de modo tal que, la totalidad de los dispositivos eléctricos y sus respectivos circuitos, estén bien protegidos por cortacircuitos fusibles o bien por protectores automáticos. Quedan exceptuadas ciertas secciones como, el alimentador de motor de arranque, la sección del circuito de carga del generador del acumulador, el circuito de encendido en caso de motores de ignición por chispa, u otras análogas, en las que la magnitud de las corrientes

terminales, el bajo riesgo de un cortocircuito, o el peligro de la puesta fuera de servicio de un elemento esencial del vehículo debido al accionamiento accidental de un fusible, hicieran impracticable, innecesaria o indeseable su protección. Los circuitos alimentadores de las luces de faros de cruce y de largo alcance, de posición y de frenado, estarán diseñados de modo tal que el accionamiento de un cortocircuito-fusible no origine la puesta fuera de servicio de la totalidad de los artefactos correspondientes a un mismo sistema de luces en un mismo extremo o lado del vehículo. A estos efectos se entiende por sistema de luces:

- Sistema de luces de faros de cruce.
- Sistema de luces de faros de largo alcance.
- Sistema de luces de posición.
- Sistema de luces de freno.

ñ.4. Características técnicas de los cortocircuito-fusibles.

Deben cumplir con lo establecido por la Norma IRAM respectiva en lo referente a:

- Gama de intensidades nominales y dimensiones.
- Características de fusión.
- Caídas máximas de tensión a intensidad nominal.
- Corrosión de partes metálicas.
- Aceptación de sobrecarga.
- Durabilidad.

o) En el diseño, la construcción y el equipamiento de los vehículos automotores, deberán preverse todas las condiciones de seguridad y protección que la Ley de Tránsito, esta reglamentación y el Reglamento específico les determinen. Asimismo, se requerirá lo establecido en la Resolución S.T. N. 72/93 -"Inflamabilidad de los Materiales a ser utilizados en el interior de los Vehículos Automotores"-, o las Normas IRAM que se encuentren definidas y especificadas en relación a otros criterios técnicos extrínsecos interiores o exteriores, que los avances tecnológicos permitan comprobar.

AARTÍCULO 31.- Sin reglamentar.

ARTICULO 32.- LUCES ADICIONALES.- Todos los modelos de vehículos en que se especifiquen luces adicionales como las que se indican en los incisos a), b), c), d), e), f), g) y h) del Artículo 32, de la Ley de Tránsito, deben cumplir con los requerimientos técnicos establecidos en el Anexo I -"Sistemas de

Iluminación y Señalización para los Vehículos Automotores"-, que como Anexo I forma parte integrante de esta reglamentación, y en las normas IRAM respectivas.

ARTÍCULO 33.- Los incisos m) a y) incorporados al Artículo 77 de la Ley Nº 24.449, se reglamentan en el artículo 49 del presente Anexo que modifica el artículo 77 del Decreto Nº 779/95.

ARTÍCULO 34.- REVISION TECNICA OBLIGATORIA.-

1.- Todos los vehículos que integran las categorías L, M, N, y O previstas y definidas en el Artículo 28 de esta Reglamentación, a partir del 1° de mayo de 1996, para poder circular por la vía pública deberán tener aprobada la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y podrán ser sometidos, además, a una Revisión Rápida y Aleatoria (RRA) (a la vera de la vía), que implemente la Autoridad Jurisdiccional correspondiente, la que dará constancia de ello en el Certificado de Revisión Técnica (CRT).

2.- Las unidades particulares CERO KILOMETRO (0 km.) que se incorporen al Parque Automotor tendrán un plazo de gracia de TREINTA Y SEIS (36) MESES a partir de su fecha de patentamiento inicial para realizar su primera Revisión Técnica Obligatoria (RTO) Periódica. Dicho plazo podrá ser menor si así lo dispone la Autoridad Jurisdiccional (AJ).

Todos los vehículos que no sean de uso particular realizarán la primera Revisión Técnica Obligatoria (RTO), según lo disponga la Autoridad Jurisdiccional (AJ) correspondiente, que en ningún caso podrá disponer un plazo de gracia mayor a los DOCE (12) meses del patentamiento inicial.

3.- La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) Periódica para las unidades particulares tendrá una vigencia efectiva de VEINTICUATRO (24) meses a partir de la fecha de revisión, cuando la antigüedad del vehículo no exceda los SIETE (7) años desde su patentamiento inicial; para los vehículos de mayor antigüedad tendrá una vigencia efectiva de DOCE (12) meses.

Para estos casos la Autoridad Jurisdiccional puede establecer plazos menores, salvo que trate de vehículos que no sean de uso particular, para los cuales la vigencia no puede ser mayor a DOCE (12) meses.

4.- Los vehículos detectados en inobservancia a lo establecido en los items 1.-, 2.- ó 3.-, podrán ser emplazados en forma perentoria por la Autoridad Jurisdiccional (AJ) a efectuar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO), sin perjuicio de la aplicación de las penalidades correspondientes.

5.- Para el caso de vehículos que hayan sufrido un siniestro, consecuencia del cual pudieran haberse deteriorado elementos de seguridad, tales como frenos, dirección, tren delantero, partes estructurales del chasis o carrocería, el Certificado de Revisión Técnica (CRT) del vehículo perderá su vigencia.

6.- En el caso de siniestros, el taller que lleve a cabo la reparación será responsable de dejar constancia de esta circunstancia en el Certificado de Revisión Técnica.

La Autoridad Jurisdiccional (AJ) dispondrá la Revisión Técnica a realizar en aquellos vehículos que debido a un siniestro hayan sufrido deformaciones estructurales, al efecto establecerá los procedimientos e instrumental que el Taller de Revisión Técnica (TRT) debe aplicar.

7.- Será Autoridad Jurisdiccional de un vehículo particular de categoría L, M1, N1 ú O1 la que rija de acuerdo a su lugar de radicación.

Será Autoridad Jurisdiccional de un vehículo de cualquier otra categoría o que no sea de estricto uso particular, la que corresponda acorde al tipo de transporte que realice.

a) Cuando el vehículo realice transporte interjurisdiccional o internacional, la Autoridad Jurisdiccional será la Autoridad Nacional en Materia de Transporte - Jurisdicción Nacional (JN).

b) Cuando el vehículo realice transporte intrajurisdiccional, la Autoridad Jurisdiccional será la Respectiva Autoridad en Materia de Transporte - Jurisdicción Local (JL).

8.- Cada vehículo dependerá de sólo una Autoridad Jurisdiccional (AJ) y deberá realizar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) en los talleres que funcionen bajo su órbita.

9.- El Certificado de Revisión Técnica (CRT) de todo vehículo de Jurisdicción Local (JL) le permitirá circular al vehículo por cualquier jurisdicción, siempre que el mismo no realice un servicio de transporte.

10.- Siempre que el vehículo circule fuera del ámbito de su jurisdicción, su Certificado de Revisión Técnica (CRT) tendrá una validez adicional de DOS (2) MESES, vencida la misma para efectuar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) fuera de su jurisdicción deberá obtener expresa autorización de la Autoridad Jurisdiccional (AJ) donde se pretenda realizar la misma.

11.- Toda jurisdicción podrá exigir que cualquier vehículo que circule por ella supere los requisitos exigidos por la Revisión Rápida y Aleatoria (RRA) (a la vera de la vía), la cual tendrá carácter gratuito.

12.- A los efectos de garantizar la homogeneidad y la calidad de las revisiones de los vehículos de cada Jurisdicción Local (JL), las SECRETARIAS DE TRANSPORTE E INDUSTRIA del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS acordarán con todas las provincias la creación del Ente Auditor Nacional (ENA) el cual tendrá a su cargo la coordinación del sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y de Revisión Rápida y Aleatoria (RRA) (a la vera de la vía), para todas las Jurisdicciones.

13.- El Ente Auditor Nacional (ENA) será el organismo encargado de recopilar y procesar la información estadística, que resulte del sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y de Revisión Rápida y Aleatoria (RRA), independientemente de lo que realice cada jurisdicción.

El Ente Auditor Nacional (ENA) en conjunto con las jurisdicciones definirán la información y el modo de transmisión de la misma a los efectos de poder asegurar su confiabilidad y confidencialidad.

14.- Serán funciones del Ente Auditor Nacional (ENA):

a Unificar los criterios de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y coordinar su desarrollo para todas las jurisdicciones.

b Confeccionar el protocolo de procedimiento para la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) y la Revisión Rápida y Aleatoria (RRA).

c Establecer los valores mínimos/máximos admisibles para evaluar cada aspecto que involucre la Revisión Técnica Obligatoria (RTO).

d Fijar los niveles mínimos de conocimiento que debe poseer el Director Técnico (DT) y personal del taller.

e Fijar las características técnicas mínimas del equipamiento a utilizar por los Talleres de Revisión Técnica (TRT).

f Convenir con las jurisdicciones un sistema de auditoría de los Talleres de Revisión Técnica (TRT).

g Llevar el registro de profesionales a que se refiere el apartado 18.-.

15.- Cada Autoridad Jurisdiccional dispondrá, de acuerdo a sus prioridades, las acciones necesarias para poner escalonadamente en funcionamiento el Sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO). El Ente Auditor Nacional no tendrá competencia sobre los sistemas de Revisión Técnica Obligatoria que implementen la jurisdicción nacional o la local para los vehículos que no sean de estricto uso particular.

16.- Cada Autoridad Jurisdiccional determinará el número de talleres revisores que funcionarán en su jurisdicción, garantizando los procedimientos a los que se sujetará la selección y habilitación de los mismos.

17.- Cada Autoridad Jurisdiccional deberá establecer un régimen de sanciones a aplicar a todos los talleres que funcionen bajo su jurisdicción. El mismo podrá contemplar sanciones económicas, pero obligatoriamente deberá establecer las condiciones para aplicar sanciones de apercibimiento, suspensión temporaria y cierre definitivo.

Cuando se expidiesen Certificados de Revisión Técnica (CRT) y/u obleas sin haberse cumplimentado previamente la revisión técnica, se encontrasen en el taller Certificados de Revisión Técnica (CRT) firmados en blanco, se impidiese el control de auditoría por cualquiera de los medios o no se encontrare el Director Técnico responsable en el Taller de Revisión Técnica (TRT), la Autoridad Jurisdiccional deberá disponer el cierre del taller.

18.- La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) será efectuada por talleres habilitados al efecto, los cuales funcionarán bajo la "Dirección Técnica" de un responsable que deberá ser Ingeniero Matriculado con incumbencias específicas en la materia.

Los talleres habilitados tendrán como actividad exclusiva la realización de Revisión Técnica Obligatoria (RTO). Cada taller revisor contará 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.

19.- Todas las unidades se revisarán ajustándose a la planilla prevista en el ANEXO J (J.1) de la presente reglamentación.

20.- Todos los vehículos automotores propulsados a Gas Natural Comprimido (GNC), para poder acceder a la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) deberán exhibir el cumplimiento de la Resolución ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS N° 139/95 y sus modificatorias o ampliatorias.

21.- El Taller de Revisión Técnica deberá adherir en el parabrisas delantero una identificación de la habilitación otorgada a la unidad para facilitar el control a simple vista por parte de las autoridades en la vía pública.

La misma consistirá en una etiqueta autoadhesiva reflectiva con códigos de seguridad direccionales inviolables que formen parte de su sistema óptico, que quedará inutilizada al ser desprendida y que garantice adecuadamente la imposibilidad de falsificación, la que será provista por la Autoridad Jurisdiccional correspondiente.

La información de la etiqueta deberá coincidir con la consignada en el Certificado de Revisión Técnica (CRT), manteniendo el mismo tipo de características de seguridad.

Los colores bases de estas identificaciones serán renovados por año calendario, para obtener el máximo contraste posible, según el siguiente orden de emisión a partir de 1996: 1) verde, 2) amarillo, 3) azul, 4) bermellón, 5) blanco, 6) marrón, 7) repite la secuencia.

22.- Siempre que el taller de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) se encuentre abierto deberá estar presente un Director Técnico del mismo.

23.- Todo Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá contar con un mínimo de elementos mecánicos e instrumental que deberá validar ante su respectiva Autoridad Jurisdiccional (AJ).

Los elementos mínimos con los que deberán contar los Talleres de Revisión Técnica (TRT) para su habilitación, sin perjuicio de los que a futuro se puedan exigir de acuerdo a los avances y requerimientos técnicos que la industria incorpore, serán los siguientes:

a Alineador óptico de faros con luxómetro incorporado.

b Detector de holguras.

c Calibre para la medición de la profundidad de dibujo de la banda de rodamiento de neumáticos.

d Sistema de medición para la determinación de la intensidad sonora emitida por el vehículo (decibelímetro).

e Analizador de gases de escape para vehículos con motor ciclo Otto (CO y HC).

f Analizador de humo de gases de escape para vehículos con motor ciclo Diesel (opacímetro o sistema de medición por filtrado).

g Instalaciones con elevador o fosa de inspección.

h Crique o dispositivo para dejar las ruedas suspendidas y libres.

i Lupas de DOS (2) y CUATRO (4) dioptrías.

j Téster.

k Frenómetro (Desacelerómetro).

l Dispositivo de verificación de Alineación de Dirección.

m Dispositivo de Control de Amortiguación.

n Herramientas e instrumentos menores de uso corriente y dispositivos para calibración del equipamiento.

El Taller de Revisión Técnica estará facultado para adicionar a los elementos consignados, todas aquellas máquinas o elementos que puedan brindar un mejor servicio sin que redunde en demoras o fraccionamientos de la inspección.

24.- El Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá efectuar la revisión del vehículo en un mismo predio y en un solo acto.

25.- El Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá efectuar la revisión del vehículo evaluando el estado general de éste en función del riesgo que pueda ocasionar su circulación en la vía pública y de las condiciones específicas exigidas de acuerdo al servicio que preste, cuando éste no sea de estricto uso particular.

A estos efectos, todo vehículo podrá quedar comprendido en uno de los TRES (3) GRADOS de calificación siguiente, en función de las deficiencias observadas:

a. APTO: No presenta deficiencias o las mismas no inciden sobre los aspectos de seguridad para circular en la vía pública.

b. CONDICIONAL: Denota deficiencias que exigen una nueva inspección.

1 Cuando los vehículos sean de carácter particular, éstos tendrán un plazo máximo de SESENTA (60) días para realizar la nueva inspección.

2 Cuando los vehículos no sean de carácter particular, éstos tendrán un plazo máximo de TREINTA (30) días para realizar la reinspección, intervalo durante el cual no podrán prestar servicios de transporte.

3 Los aspectos a controlar en la nueva inspección serán aquellos que presentaron deficiencias en la primera oportunidad.

c. RECHAZADO: Impedirá al vehículo circular por la vía pública. Exigirá una nueva inspección técnica total de la unidad.

26.- El Director Técnico ante deficiencias en la unidad procederá a la calificación del vehículo haciendo constar la anomalía detectada, otorgando una nueva fecha de verificación, transcurrido dicho plazo la unidad calificada como condicional no podrá circular por la vía pública.

27.- Cuando un vehículo calificado como condicional o como rechazado no concurre a la segunda inspección, en el plazo otorgado, el taller deberá comunicar esta situación a la Autoridad Jurisdiccional.

28.- El Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá contar con un Sistema de Registro de Revisiones que se utilizará para asentar las verificaciones realizadas, el resultado de las mismas y, de corresponder, el motivo de rechazo. El propietario del vehículo y el Director Técnico responsable del taller deberán firmar dicho registro.

En este sistema también deberán asentarse las altas y las bajas del personal, haciéndolas constar en la columna de observaciones.

29.- El Director Técnico tendrá la obligación de emitir y rubricar el Certificado de Revisión Técnica (CRT) con los datos requeridos según ANEXO J (J.2.) de esta reglamentación, el cual caducará automáticamente con la vigencia de la inspección.

30.- El Director Técnico del Taller no podrá ocupar ningún cargo en otro taller habilitado a los mismos fines.

31.- Los talleres de Revisión Técnica Obligatoria deberán remitir de inmediato al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO la información de los resultados de las revisiones, mediante el instrumento que éste ponga en vigencia a los fines de llevar la estadística de los datos del parque vehicular y del art. 68 párrafo 3° in fine de la Ley, sin perjuicio de las funciones que le correspondan al Ente Auditor Nacional, conforme las atribuciones que le fueran conferidas.

EL REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRANSITO deberá informar a las respectivas Autoridades Jurisdiccionales (AJ), los siniestros que involucraron vehículos de su jurisdicción.

32.- Todos los vehículos que circulen por la vía pública podrán ser sometidos a una Revisión Rápida y Aleatoria (RRA) (a la vera de la vía), la cual podrá ser de carácter aleatorio, por rutina o ante la presencia de una irregularidad detectable a simple vista. Las revisiones Rápidas Aleatorias (RRA) serán realizadas en los Talleres de Revisión Técnica Rápida (TRTR).

33.- Los talleres de Revisión Técnica Rápida (TRTR) deberán ajustarse estrictamente a lo consignado en la planilla que como ANEXO J (J.3.) forma parte integrante del presente decreto.

34.- Una vez efectuada la Revisión Rápida Aleatoria (RRA), se la asentará en el Certificado de Revisión Técnica (CRT) haciéndose constar las anomalías que presente el vehículo y, en caso de que las mismas no impidan la circulación, el plazo para su reparación.

35.- Los talleres de Revisión Técnica Rápida (TRTR), podrán ser de tipo móvil, pero en ningún caso serán habilitados sin contar con el instrumental y los elementos adecuados para efectuar las verificaciones.

36.- Los talleres de Revisión Técnica Rápida (TRTR) deberán contar con un mínimo de personal afectado que posibilite su operación.

37.- Los talleres de Revisión Técnica Rápida (TRTR) deberán contar con un cartel fácilmente legible donde se hará constar su responsable, el personal que lo secunda, su número y la Autoridad que lo habilitó.

38.- Los vehículos que el encargado del puesto determine que sean revisados, serán ubicados de forma tal que no entorpezcan el desplazamiento del tránsito. La verificación no podrá tener una duración superior a VEINTE MINUTOS (20 min.), computados a partir de la orden de detención del vehículo.

39.- Cada taller de Revisión Técnica Rápida (TRTR) llevará un libro foliado y rubricado donde deberá consignarse el lugar, la fecha y hora y el personal afectado. En este libro se anotarán las irregularidades constatadas en los vehículos, según lo indicado en el ANEXO J (J.4.), que forma parte integrante de la presente reglamentación.

40.- Con el propósito de posibilitar el cumplimiento de lo dispuesto en el primer párrafo del apartado 15.-, los talleres inscriptos en el Registro Nacional de Talleres de Inspección Técnica de Vehículos de Transporte de Pasajeros y de Cargas -Resolución S.T. N° 417/92-, podrán efectuar la Revisión Técnica Obligatoria de todos los vehículos que integran las Categorías L, M, N y O.

Asimismo, hasta el 1° de mayo de 1996, las inspecciones técnicas no serán restrictivas de la circulación de vehículos.

41.- Las SECRETARIAS DE TRANSPORTE e INDUSTRIA del MINISTERIO DE ECONOMIA, OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, serán autoridades de aplicación del presente artículo.

ARTÍCULO 35.- La reducción del CINCUENTA POR CIENTO (50%) en el pago voluntario se aplica sobre el valor mínimo de la multa de que se trate para la infracción específica.

ARTÍCULO 36.- Sin reglamentar.

TITULO I

PRINCIPIOS BASICOS

ARTICULO 1°.- Sin reglamentar.

ARTICULO 2°.- COMPETENCIA.- A los efectos de poner en ejecución la prescripción establecida en el segundo párrafo del presente, facúltase a la Gendarmería Nacional a suscribir convenios de servicios, complementación y coordinación con las autoridades nacionales, provinciales, locales con la previa aprobación del Poder Ejecutivo Provincial, y particulares destinados a hacer efectivo el cumplimiento de la Ley N° 24.449.

ARTICULO 3°.- Sin reglamentar.

ARTICULO 4°.- Sin reglamentar.

ARTICULO 5°.- Sin reglamentar. *(Ver Decreto N° 32/18)*

TITULO II

COORDINACION FEDERAL

ART. 6°.- CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL. El presente artículo se reglamenta en los puntos 4, 5, y 6 del ANEXO T: "Sistema Nacional de Seguridad Vial".

ART. 7°.- Las funciones y facultades del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL fijadas por la Ley N° 24.449 se encuentran desarrolladas en el Anexo T del presente decreto.

La concertación y el acuerdo en políticas de seguridad vial de la República Argentina, en los términos previstos por el artículo 6° de la Ley N° 24.449, al que arriben en cumplimiento de tales funciones y atribuciones las partes integrantes del CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, deberá ser elevado a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL para su ejecución en los términos previstos en el artículo 1° de la Ley N° 26.363.

(Artículo sustituido por Decreto N° 1716/08)

ART. 8°.- EL REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO funcionará en el ámbito del MINISTERIO DE JUSTICIA, SECRETARIA DE JUSTICIA, DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y CREDITOS PRENDARIOS.

(Artículo sustituido por Decreto N° 102/97)

TITULO III

EL USUARIO DE LA VIA PUBLICA

CAPITULO I

CAPACITACION

Art. 9º — EDUCACION VIAL.—

a) La autoridad competente introducirá las modificaciones y actualizaciones pertinentes sobre la materia, en los Contenidos Básicos Comunes para la Educación Inicial, la Básica General y la Polimodal, para todas las jurisdicciones del país, en establecimientos públicos o privados, teniendo en cuenta:

a.1. La elaboración de programas y proyectos contemplarán los acuerdos y convenios que se concreten con las instituciones no gubernamentales con actuación en la materia;

a.2. La capacitación y especialización del personal docente y directivo se realizará en coordinación con la RED FEDERAL de FORMACION DOCENTE CONTINUA del MINISTERIO DE CULTURA Y EDUCACION;

a.3. Se propiciará la participación de las organizaciones intermedias y de la comunidad en general;

b) Cada jurisdicción que adhiera a la Ley 24.449 creará un centro de formación docente para la capacitación y especialización de los mismos en todos los niveles de enseñanza, como así también para personal de organismos que tengan como función el ordenamiento y control del tránsito en sus respectivas jurisdicciones, para lo cual se adecuarán los cursos a la idiosincrasia del lugar donde sean desarrollados;

c) A través de los medios de comunicación social se instrumentarán programas de sucesión continua y permanentes, sobre prevención y educación vial, incluyendo información sobre lugares y circunstancias peligrosos, recomendándose a los usuarios las formas de manejo y circulación en la vía pública;

d) Cada autoridad local habilitará predios o zonas para la enseñanza y práctica en conducción de vehículos, para uso de escuelas y particulares, que tengan el diseño y señalización adecuada para el aprendizaje y para una circulación segura;

e) En cada jurisdicción los organismos multidisciplinarios tendrán a su cargo el control y fiscalización de todos los anuncios a través de los medios de comunicación social, así como de los carteles en la vía pública, con referencia a la materia.

Art. 10. — CURSOS DE CAPACITACION.— Comprende los siguientes niveles y requisitos:

1. Los destinados a funcionarios y formadores docentes: incluirán contenidos sobre Legislación, Control, Administración e Ingeniería del Tránsito, Prevención y Evacuación de Accidentes, Técnicas de Conducción Segura, Conocimiento del Automotor, Educación, Investigación y Accidentología Vial, Transporte Profesional y Especial, con una duración mínima de TREINTA (30) horas, y serán dictados por profesionales o idóneos altamente capacitados en las respectivas especialidades;

2. Los de formación de conductores profesionales: tendrán un desarrollo similar al anterior y un contenido diferenciado y reforzado hacia la especialidad del aspirante, incluyendo prácticas intensificadas en el caso de transportes especiales (niños, sustancias peligrosas, emergencias). A partir del momento en que la autoridad jurisdiccional lo disponga, la aprobación de estos cursos será requisito para poseer la habilitación en las clases que se determine;

3. Los Cursos Especiales de Educación (inc. d del Art. 83): tendrán una programación específica, de alta exigencia y con una duración mínima de DIEZ (10) horas. Sus instructores deben tener título docente o equivalente, las escuelas serán habilitadas especialmente y controladas estrictamente por la autoridad competente, pudiendo ser suspendidas o clausuradas en caso de incumplimiento de los programas o del nivel de requerimiento;

4. Los de formación del conductor en general: tendrán una duración de CINCO (5) horas por lo menos, con indicación de textos que servirán como base para los exámenes de la primera habilitación;

5. En todos los casos los cursos serán abiertos, con vacantes limitadas y asistencia controlada, tendrán una mayor relación con la especialidad, función o clase de habilitación que ostenten los destinatarios y se otorgará constancia indicando nivel y orientación del mismo;

6. La autoridad competente aprobará los programas y condiciones de los cursos, otorgará títulos para el máximo nivel docente, regulará la matrícula habilitante para los restantes instructores y auditará los mismos.

Art. 11. — EDADES MINIMAS PARA CONDUCIR.— Resultarán de aplicación las disposiciones del Decreto N° 724 del 22 de Mayo de 1995.

Art. 12. — ESCUELAS DE CONDUCTORES.— La autoridad local reglamentará los requisitos y condiciones para habilitar a las Escuelas de Conductores, exigiendo como mínimo:

a) Contar con local apropiado para el dictado de cursos de formación de conductores (Art. 10 ptos. 2 y 4), pudiendo revocar fundadamente la autorización. Para los cursos establecidos en el punto 3 del mismo artículo, requerirá una autorización y control especial;

b) Tener instructores en las siguientes condiciones:

b.1. Con más de VEINTIUN (21) años de edad;

b.2. Estar habilitados en la categoría correspondiente;

b.3. Carecer de antecedentes penales por delitos relacionados con automotores o su conducta en la vía pública y no tener más de una sanción por faltas graves al tránsito, al año;

b.4. Realizar cursos de capacitación. Para los de carácter obligatorio deberán contar con la aprobación de la autoridad competente, quien también fijará los criterios para el otorgamiento de la matrícula pertinente;

c) Que posea más de un automotor por categoría autorizada, los que deberán:

c.1. Tener una antigüedad inferior a DIEZ (10) años;

c.2. Poseer doble comando (frenos y dirección);

- c.3. Reunir las condiciones de higiene, funcionamiento y seguridad que exija la autoridad habilitante (incluida la revisión técnica obligatoria);
 - c.4. Tener inscripto en sus laterales el nombre, domicilio y número de habilitación de la escuela;
- d) Los padres de aspirantes deben instruir a los menores en todos los aspectos relacionados con la conducción de vehículos y uso de la vía pública, observando especialmente que la instrucción se realice en un predio destinado a la enseñanza práctica.

CAPITULO II

LICENCIA DE CONDUCTOR

Art. 13. — CARACTERÍSTICAS. La Licencia Nacional de Conducir deberá:

a. Ser otorgada por una autoridad jurisdiccional debidamente autorizada por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, conforme lo establecido en el inciso f) del artículo 4º de la presente reglamentación.

Solo se podrá otorgar UNA (1) Licencia Nacional de Conducir por persona, detallando expresamente las clases habilitadas, para lo cual el interesado no deberá estar inhabilitado o suspendido por autoridad competente.

En el caso de las clases A, B y G la autoridad jurisdiccional que otorgue la licencia deberá ser la del domicilio que conste en el documento nacional de identidad del solicitante.

b. La Licencia Nacional de Conducir será otorgada en formato digital con el contenido mínimo que exige la ley, y podrá ser replicada en formato físico, en cuyo caso deberá ser del tamaño estándar de tarjetas plásticas de mayor utilización en el mercado. La licencia en formato físico deberá ser extendida en formato uniforme establecido por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y con los elementos de resguardo de seguridad técnica documental que garanticen su autenticidad e inviolabilidad. La licencia en formato físico no tendrá fecha de vencimiento y será válida mientras lo sea la licencia digital.

Las licencias en formato digital y físico tendrán la misma validez legal.

c. Ser otorgada por única vez y su vigencia se regirá conforme lo siguiente:

c.1.- Las personas de hasta VEINTIÚN (21) años de edad serán habilitadas por el máximo que establece la ley y solo podrán acceder a las licencias de clases A y B.

c.2.- Las personas entre los VEINTIÚN (21) y los SESENTA Y CINCO (65) años de edad serán habilitadas por el máximo que establece la ley y podrán acceder a todas las clases de licencias nacionales de conducir establecidas por el artículo 16 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias.

En todos los casos, para renovar la validez de dicha licencia otorgada, el titular deberá presentar una constancia de aptitud psicofísica otorgada por profesionales médicos o centros de salud registrados ante la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

La autoridad de aplicación determinará las aptitudes que deberán certificarse. Todo médico habilitado que sea capaz de determinar fehacientemente dichas aptitudes podrá emitir dicha constancia, siempre y cuando cumpla con los requisitos y lineamientos establecidos por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

En caso de poseer antecedentes por infracciones graves, la revalidación requerirá también la aprobación del examen teórico práctico.

d. Los conductores principiantes durante los primeros SEIS (6) meses deberán conducir con un cartel que identifique esta condición, y durante ese lapso no podrán conducir en zonas céntricas, autopistas ni semiautopistas, restricción que deberá constar en el reverso de dichos letreros.

En caso de incurrir en faltas graves durante los primeros DOS (2) años de otorgada la licencia, la misma se suspenderá y, en su caso, el conductor deberá rendir nuevamente el examen teórico práctico.

e. La vigencia de la licencia nacional de conducir para personas de más de SESENTA Y CINCO (65) años de edad será la siguiente:

e.1. Para mantener la validez de las licencias clases A, B y G, el titular deberá constatar su aptitud psicofísica cada TRES (3) años. La autoridad jurisdiccional podrá otorgar la misma por un período menor de acuerdo a lo indicado en el examen psicofísico.

e.2. Para mantener la validez de las licencias clases C, D y E, el titular deberá constatar su aptitud psicofísica cada DOS (2) años y aprobar los exámenes que exija la autoridad de aplicación. La autoridad jurisdiccional podrá otorgar la misma por un período menor, de acuerdo a lo indicado en el examen psicofísico.

e.3. Las personas de más de SETENTA (70) años de edad mantendrán la vigencia de su licencia nacional de conducir constatando su aptitud psicofísica anualmente.

En todos los casos, para renovar la validez de dicha licencia, el titular deberá remitir una constancia de aptitud psicofísica en los términos del inciso c) del presente artículo.

f. Ser otorgadas con el puntaje correspondiente a tenor de lo dispuesto en el Sistema de Puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir, previsto en el inciso h) del artículo 4º del presente decreto.

g. Sin reglamentar.

h. La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL podrá celebrar Convenios con las provincias y con la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES con el fin de delegar el otorgamiento de la Licencia Nacional

de Conducir para las clases C, D, y E correspondiente al servicio de transporte de pasajeros y de carga de carácter interjurisdiccional.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL definirá los requisitos y condiciones para registrar los Centros de Emisión de Licencias, previa verificación de la capacidad técnica y operativa, para el dictado de los cursos y exámenes previstos en los incisos a.3, a.4, a.5, a.6 y a.7 del artículo 14 del presente Anexo 1.

(Artículo sustituido por Decreto N° 196/25)

Art. 14. — REQUISITOS. Será válida en el territorio de la REPÚBLICA ARGENTINA la Licencia Nacional de Conducir otorgada por los organismos autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, previo informe de antecedentes emitido por el REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DE TRÁNSITO (ReNAT) que acredite que la persona no ha sido inhabilitada en otra jurisdicción.

Adicionalmente, en el caso de las licencias profesionales clases C, D, y E, el organismo emisor de la licencia deberá verificar que el aspirante no posee antecedentes que impidan su otorgamiento.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL determinará los requisitos y los procedimientos para el reconocimiento de licencias de conducir emitidas en el extranjero, conforme lo previsto en el artículo 4º de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias. Asimismo, queda facultada para celebrar los Convenios que resulten pertinentes.

Los exámenes establecidos en el presente artículo son de carácter eliminatorio y se realizarán en el orden del mismo.

a.1.- Aquellas personas que no sepan leer y escribir en idioma nacional podrán solicitar rendir los exámenes en algunos de los idiomas que se encuentren disponibles. Los idiomas habilitados para rendir serán inglés, francés, alemán, italiano y portugués. En caso de requerirse algún idioma que no se encuentre previsto, se deberá solicitar procedimiento de excepción y concurrir con traductor matriculado.

a.2.- La declaración jurada comprenderá las afecciones físicas, cardiológicas, neurológicas, psicopatológicas y sensoriales que padezca o haya padecido el aspirante a la licencia, y todo aquello que pudiera incidir en la segura conducción del o de los vehículos incluidos en las clases de licencias solicitadas.

a.3.- El curso teórico-práctico para verificar las competencias del aspirante a una licencia podrá ser realizado por establecimientos públicos o privados autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

a.4.- El examen médico de aptitud psico-física deberá contemplar la evaluación de la aptitud física, visual, auditiva y psíquica.

a.5.- El examen teórico sobre conocimientos de educación y ética ciudadana, conducción, señalamiento y legislación podrá ser realizado en forma remota o presencial.

a.6.- El examen teórico-práctico sobre detección de fallas de los elementos de seguridad del vehículo y de las funciones del equipamiento y el instrumental deberá realizarse sobre un vehículo de la clase de licencia que se solicita.

a.7.- El examen práctico de idoneidad conductiva comprenderá la verificación de la idoneidad en la conducción, reacciones y defensas ante imprevistos, detención y arranque en pendientes y estacionamiento. Deberá realizarse en un vehículo correspondiente a la clase de licencia solicitada, que cumpla con todas las prescripciones legales de seguridad y documentación.

a.8.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL determinará los contenidos de los distintos cursos y exámenes previstos en los incisos a.3, a.4, a.5, a.6 y a.7 del presente artículo, para cada clase de licencia.

Los organismos autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL emitirán libremente las licencias para las clases A, B y G, las que tendrán alcance nacional.

Los organismos ya autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que garanticen el cumplimiento de los contenidos estipulados en el inciso a.8, ya sea de manera propia o a través de operadores privados, estarán habilitados para emitir licencias válidas para todo el territorio nacional en las clases C, D y E.

Para la realización de los exámenes psicofísicos, los prestadores educativos y/o médicos, ya sean del sector público y/o privado, deberán registrarse en forma digital y gratuita, mediante la presentación de una Declaración Jurada ante la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Los organismos podrán subcontratar con prestadores educativos para realizar las evaluaciones teórica, teórica - práctica y la de idoneidad conductiva, de acuerdo con las necesidades de cada clase de licencia de conducir solicitada.

Podrán ser prestadores las personas humanas o jurídicas autorizadas por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. En caso de incumplimiento o inobservancia de las obligaciones establecidas en el presente artículo, la Autoridad de Aplicación podrá revocar o suspender la registración.

b. El único documento habilitante para el transporte de pasajeros y de carga de carácter interjurisdiccional es la licencia de conducir expedida por los organismos autorizados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, que otorguen la licencia nacional de conducir profesional de las clases C, D, y E.

(Artículo sustituido por Decreto N° 196/25)

Art. 15. — CONTENIDO.—

a) Sin reglamentar;

b) Sin reglamentar; *(Inciso sustituido por Decreto N° 196/25)*

c) Sin reglamentar;

d) La inclusión de la advertencia que admite este inciso debe figurar en la declaración jurada del inc.a.2 del Art. 14;

e) Sin reglamentar;

f) A los efectos de la presente y sin perjuicio de la Ley de Hemoterapia N° 22.990, será válida la declaración del solicitante ante la autoridad que expide la licencia;

g) Será de aplicación lo dispuesto en la Ley N° 24.193 y su Decreto Reglamentario N° 512 del 10 de Abril de 1995;

Deberá darse absoluta prioridad y urgencia a la comunicación de los datos pertinentes al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO en el caso de aspirantes rechazados o suspendidos.

Art. 16. — CLASES DE LICENCIAS.

a) Subclasificación de conformidad al último párrafo del artículo 16 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias

Clase A 1: Ciclomotores y Motocicletas.

Clase A 1.1: Ciclomotores hasta CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (50 cc) de cilindrada o CUATRO KILOWATTS (4kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica.

Clase A 1.2: Motocicletas hasta CIENTO CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (150 cc) de cilindrada u ONCE KILOWATTS (11kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. Incluye clase A 1.1.

Clase A 1.3: Motocicletas de más de CIENTO CINCUENTA CENTÍMETROS CÚBICOS (150 cc) y hasta TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) de cilindrada o de más de ONCE KILOWATTS (11 kw) y hasta VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de DOS (2) años en la clase A 1.2, excepto los mayores de 21 años de edad. Incluye clase A 1.2.

Clase A 1.4: Motocicletas de más de TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) o de más de VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de DOS (2) años en la clase A 1.3, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar UN (1) año en motocicletas de cualquier cilindrada. Incluye clase A 1.3.

Clase A 2: Triciclos y cuatriciclos sin cabina de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua.

Clase A 2.1 Triciclos y cuatriciclos sin cabina de hasta TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) o VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional.

Clase A 2.2: Triciclos y cuatriciclos sin cabina de más de TRESCIENTOS CENTÍMETROS CÚBICOS (300 c.c.) o VEINTE KILOWATTS (20 kw) de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica con manillar o manubrio direccional. A los efectos de obtener esta clase de licencia se debe acreditar una antigüedad previa de DOS (2) años en la clase A 2.1, excepto los mayores de 21 años de edad que deberán acreditar UN (1) año en triciclos o cuatriciclos de cualquier cilindrada, según el caso.

Incluye clase A 2.1.

Clase A 3: Triciclos y cuatriciclos cabinados de cualquier cilindrada o kilowatts de potencia máxima continua con volante direccional.

Clase B 1: Automóviles, utilitarios, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) de peso total. Incluye clase A 3.

Clase B 2: Automóviles, camionetas, vans de uso privado y casas rodantes motorizadas hasta TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) de peso con un acoplado de hasta SETECIENTOS CINCUENTA KILOGRAMOS (750kg) o casa rodante no motorizada. Para la obtención de la misma se requerirá UN (1) año de antigüedad en la clase B 1. Incluye clase B 1.

Clase C 1: Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) de peso y hasta DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg) de peso. Incluye clase B 1.

Clase C 2: Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de DOCE MIL KILOGRAMOS (12.000 kg) de peso y hasta VEINTICUATRO MIL KILOGRAMOS (24.000 kg). Incluye clase C 1.

Clase C 3: Camiones sin acoplado, ni semiacoplado, ni articulado y vehículos o casa rodante motorizada de más de VEINTICUATRO MIL KILOGRAMOS (24.000 kg) de peso. Incluye clase C 2.

Clase D 1: Automotores para servicios de transporte de pasajeros hasta OCHO (8) plazas, excluido el conductor. Incluye clase B 1.

Clase D 2: Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de OCHO (8) plazas y hasta VEINTE (20) plazas, excluido el conductor.

Clase D 3: Automotores para servicios de transporte de pasajeros de más de VEINTE (20) plazas, excluido el conductor. Incluye clase D 2.

Clase D 4: Vehículos para servicios de urgencia, emergencia y similares. Esta subclase D.4 deberá encontrarse acompañada de la correspondiente subclase A, B, C, D o E según corresponda.

Clase E 1: Vehículos automotores de clase C y/o D, según el caso, con uno o más remolques y/o articulaciones. Incluye clase B 2.

Clase E 2: Maquinaria especial no agrícola.

Clase F: Vehículo automotor especialmente adaptado a la condición física de su titular. La licencia deberá consignar la descripción de la adaptación que corresponda. Deberá encontrarse acompañada de la correspondiente subclase que corresponda al vehículo que conduzca.

Clase G 1: Tractores Agrícolas.

Clase G 2: Maquinaria Especial Agrícola.

Clase G 3: Tren Agrícola, deberá encontrarse acompañada de la subclase B1 o G1 según corresponda y se debe acreditar una antigüedad previa de UN (1) año en la correspondiente subclase.

Las clases de licencias previstas en el presente artículo serán revisadas y actualizadas por una Comisión Técnica integrada por representantes de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y la SECRETARÍA DE GESTIÓN DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE TRANSPORTE, con la eventual participación de entidades públicas y/o privadas relacionadas con la materia que lo requieran.

b) HABILITACIONES ESPECIALES:

Se otorgarán habilitaciones especiales para conducir en el territorio nacional, bajo la modalidad que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL a extranjeros, sean residentes permanentes, temporarios o transitorios, de acuerdo a lo previsto en los convenios internacionales.

También se otorgarán habilitaciones especiales a diplomáticos, previa acreditación de tal función por parte del MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO, a través de su organismo competente, las que deberán incluirse en la Licencia Nacional de Conducir junto a la categoría que habilitan.

(Artículo sustituido Decreto N° 26/19)

Art. 17. — MENORES.— Las edades mínimas establecidas en la Ley no tienen excepciones y no pueden modificarse por emancipación de ningún tipo.

Art. 18. — MODIFICACIÓN DE DATOS. El titular de una licencia de conducir debe informar a la brevedad todo cambio de los datos consignados en ella, para actualizar la licencia digital.

Si el portante tuviera una licencia en formato físico y quisiera que se le otorgue una actualizada, deberá ser otorgada contra entrega de la anterior y por el período que le resta de vigencia. La

licencia pierde validez a los NOVENTA (90) días de producido el cambio no denunciado. Estará habilitada nuevamente cuando se informe la actualización.

(Artículo sustituido por Decreto N° 196/25)

Art. 19. — SUSPENSIÓN POR INEPTITUD.

La autoridad jurisdiccional expedidora debe suspender, de oficio o a solicitud de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la Licencia Nacional de Conducir cuando se compruebe la inadecuada condición psicofísica del titular, con relación a la exigible al serle otorgada la correspondiente licencia, y su mantenimiento entrañe un grave peligro para la seguridad vial o perjudique notoriamente el interés público comprometido.

El conductor suspendido por ineptitud debe aprobar un nuevo examen psicofísico, a los fines de determinar su aptitud actual para conducir, dentro del plazo de CINCO (5) días hábiles a partir de su suspensión. Aprobado dicho examen podrá solicitar la rehabilitación de la licencia.

En el caso de las licencias clases C, D, y E, además se deberán aprobar los cursos y los exámenes requeridos para cada clase.

En aquellos casos en que el titular de una Licencia Nacional de Conducir, suspendida transitoriamente en el marco del presente artículo, no se someta al nuevo examen psicofísico exigido dentro del plazo indicado, la autoridad jurisdiccional expedidora podrá inhabilitar preventivamente al conductor.

La suspensión por ineptitud regulada en el presente se hará efectiva sin perjuicio de la aplicación de otras contravenciones y/o sanciones por faltas cometidas a la normativa de tránsito.

(Artículo sustituido por Decreto N° 196/25)

Art. 20. — CONDUCTOR PROFESIONAL. Los titulares de Licencias Nacionales de Conducir de las clases C, D, y E tendrán el carácter de conductor profesional, y estarán sujetos a los siguientes requisitos:

1. Para obtener una licencia profesional, al menos UN (1) año antes deberá haber sido habilitado en la clase B.

2. El conductor profesional cuando obtenga la licencia por primera vez para las clases C, D, y E tendrá el carácter de aprendiz.

3. Deberá negarse la solicitud de la licencia de conductor profesional clase D en todas sus subclases cuando el solicitante posea antecedentes penales vinculados con delitos contra las personas (Título I del Libro Segundo del Código Penal), delitos contra la integridad sexual (Título III del Libro Segundo del Código Penal), delitos contra la libertad individual (Capítulo I del Título V del Libro Segundo del Código Penal) y delitos cometidos con automotores o en circulación, y/o todo otro delito que hubiese sido cometido con la utilización de un vehículo afectado a servicio público u otros que la

autoridad local considere pertinente. A los fines de evaluar la información remitida por el Registro Nacional de Reincidencia, debe tenerse en cuenta lo establecido en el artículo 51 del Código Penal.

4. En el caso de la conducción de vehículos de urgencia, emergencia y similares, el aprendiz deberá ser acompañado por un conductor profesional idóneo y experimentado.

5. Los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas deben regirse por lo establecido en el ANEXO S -Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera- del Decreto N° 779/95 y lo establecido en la Ley N° 24.051 de Residuos Peligrosos.

6. La habilitación profesional para personas con discapacidad se otorgará bajo las mismas condiciones, exigencias y exámenes que se le exigen a todo aspirante. El vehículo debe tener la identificación y adaptaciones que correspondan.

7. La habilitación para una de las clases profesionales no implica habilitación para las restantes. En todos los casos se deberán aprobar los cursos y los exámenes correspondientes a cada clase de licencia.

(Artículo sustituido por Decreto N° 196/25)

TITULO IV

LA VIA PUBLICA

CAPITULO UNICO

ARTICULO 21.- ESTRUCTURA VIAL. El diseño de las vías públicas se realizará bajo el concepto global de seguridad vial, incluyendo, además de la infraestructura caminera y obras de arte, la señalización que exijan las condiciones de tránsito y situaciones de riesgo. Asimismo, las defensas laterales, los vibradores de advertencia, los sistemas de registro automático de ocurrencia de infracciones, y todo otro elemento que la evolución de la técnica vial aconseje incorporar.

En los casos en que se utilice un sistema de registro automático fotográfico de ocurrencia de infracciones, el mismo deberá contemplar, como mínimo, la identificación del vehículo, la infracción cometida y el lugar, día y hora en que se produjo la misma.

La autoridad local garantizará la existencia en todas las aceras de un 'volumen libre mínimo de tránsito peatonal' sin obstáculos, permanentes o transitorios.

(Artículo sustituido Decreto N° 196/25)

ARTICULO 22.- SISTEMA UNIFORME DE SEÑALAMIENTO.- Apruébase el "Sistema de Señalización Vial Uniforme" que como ANEXO L forma parte de la presente reglamentación.

ARTICULO 23.- OBSTACULOS.- Queda prohibida la instalación de elementos agresivos en la calzada, que por sus características atenten contra la seguridad del usuario de la vía. Sólo se podrán instalar aquellos que por su diseño no agredan ni provoquen incomodidad al mismo, circulando a la máxima velocidad permitida en la vía donde dicho elemento se instale. Esta velocidad debe ser adecuada a la función de la vía, dentro de la jerarquización de la red vial. El ente vial competente es autoridad de aplicación en este aspecto.

Las zanjas o pozos abiertos en los lugares para circulación peatonal o vehicular estarán delimitadas por vallas o elementos debidamente balizados, de manera de permitir su oportuna detección.

ARTICULO 24.- PLANIFICACION URBANA.

Los nuevos asentamientos poblacionales deberán prever los espacios necesarios para la construcción de calles colectoras, con ingresos a la calzada principal, con una distancia no inferior, entre ellos, de CUATROCIENTOS metros (400 m).

ARTICULO 25.- RESTRICCIONES AL DOMINIO.- La autoridad de aplicación es la local, con excepción de los casos de los incisos e), f) y g), que corresponde al ente vial con competencia en la materia.

La falta de colocación de alambrados o su deficiente conservación hará pasible al propietario de las sanciones previstas en el ANEXO 2 del presente y facultará a la autoridad competente para realizar los trabajos necesarios a su costa.

Los inmuebles rurales que tengan animales y que a la fecha de publicación de la presente no tengan alambrados linderos con la zona de camino, dispondrán de CIENTO OCHENTA (180) días para la instalación de los mismos.

ARTICULO 26.- PUBLICIDAD EN LA VIA PUBLICA.-

- a) La zona de seguridad del camino a los efectos de la aplicación del presente Artículo, comprende:
- a.1. La longitud de desarrollo de curvas horizontales, incluidas sus transiciones;
 - a.2. La longitud de desarrollo de curvas verticales, incluidas sus transiciones;
 - a.3. La longitud total de puentes incluyendo sus secciones de aproximación, hasta un mínimo CINCUENTA METROS (50 m);
 - a.4. Zona de transición previa y posterior a estaciones de control del peaje.

Para el otorgamiento del permiso pertinente, la autoridad debe considerar expresamente la enunciación precedente.

En los restantes tramos de la red vial la determinación queda a cargo del organismo vial competente, según lo definido por el inc. z) del ARTICULO 5° de la Ley N° 24.449.

b) Queda prohibida la publicidad sobre la acera en los siguientes lugares:

- b.1. Interrumpiendo o confundiendo la visibilidad desde la calzada del señalamiento vertical instalado;
- b.2. Interrumpiendo la normal circulación peatonal;
- b.3. En zona de prolongación de sendas peatonales;
- b.4. En los bordes de calzada, en zona de detención del autotransporte público de pasajeros.

Queda prohibida la publicidad sobre la calzada, a menos de UN METRO (1 m), por encima de las señales de tránsito, obras viales e iluminación.

ARTICULO 26 Bis.- VENTA DE ALCOHOL EN LA VIA PÚBLICA.

La limitación del expendio de bebidas alcohólicas, cualquiera sea su graduación, para su consumo en establecimientos comerciales que tengan acceso directo desde caminos, rutas, semiautopistas o autopistas, será total.

En el caso de establecimientos comerciales cuya actividad exclusiva sea la producción y/o venta de bebidas alcohólicas y ofrezcan su consumo a modo de degustación, la limitación total prevista precedentemente sólo se hace extensiva a la persona previamente designada como responsable para la conducción de cada vehículo que traslade a los participantes de estos eventos desde ellos a su lugar de destino.

A tal fin, en los establecimientos comerciales mencionados, que se dediquen en forma total o parcial a la venta de bebidas alcohólicas, se deberá verificar y acreditar de modo fehaciente y comprobable el cumplimiento de la medida.

El incumplimiento por parte de los expendedores de la medida prevista en el presente artículo y de la prohibición de expendio de bebidas alcohólicas a menores de DIECIOCHO (18) años de edad establecida en el artículo 1º de la Ley Nº 24.788, será penado con la clausura prevista en el artículo 14 de la Ley Nº 24.788.

(Artículo incorporado por Decreto N° 1716/08)

ARTICULO 27.- CONSTRUCCIONES PERMANENTES O TRANSITORIAS EN ZONA DE CAMINO.

En todas las rutas nacionales del país los peajes deben ser peajes sin barreras que no obstaculicen el tránsito vehicular.

No están comprendidos en la prohibición dispuesta en el último párrafo del artículo 27 de la Ley Nº 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial los puestos de control de seguridad.

(Artículo sustituido por Decreto N° 196/25)

TITULO V

EL VEHICULO

CAPITULO I

MODELOS NUEVOS

ARTICULO 28.- RESPONSABILIDAD SOBRE LA SEGURIDAD. Para poder ser librados al tránsito público, todos los vehículos automotores, acoplados y semiacoplados, de producción seriada y CERO

KILÓMETRO (0 KM), ya sean fabricados en el país o que se importen, deberán contar con la respectiva Licencia de Configuración de Modelo (LCM), que acredita el cumplimiento de los requisitos de seguridad activa y pasiva, y la Licencia de Configuración Ambiental (LCA), que acredita el cumplimiento de todos los requerimientos en lo relativo a los aspectos de emisiones contaminantes, ruidos vehiculares y radiaciones parásitas.

Dichas licencias serán otorgadas por la SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA como autoridad competente respecto de la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y la SECRETARÍA DE TURISMO, AMBIENTE Y DEPORTES de la VICEJEFATURA DE GABINETE DEL INTERIOR de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS, como autoridad competente en relación con la Licencia de Configuración Ambiental (LCA) o por los organismos técnicos públicos, privados o mixtos que cuenten con capacidades técnicas, conforme el procedimiento que al efecto estas determinen.

La SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA, la SECRETARÍA DE TURISMO, AMBIENTE Y DEPORTES de la VICEJEFATURA DE GABINETE DEL INTERIOR de la JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS y la SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA son las autoridades competentes en materia de fiscalización de las disposiciones reglamentarias de los artículos 28 a 33 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, quedando facultadas para dictar las normas operativas y complementarias, así como aplicar las sanciones por infracción a las obligaciones establecidas en el presente, relativas al incumplimiento de cualquiera de las condiciones para la obtención de la LCM y la LCA y lo dispuesto en el ANEXO P - Procedimiento para otorgar la Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y la Licencia de Configuración Ambiental (LCA).

El fabricante o importador de vehículos automotores y acoplados y semiacoplados debe acreditar que el modelo se ajusta a los requerimientos de seguridad activa y pasiva, así como a los ambientales. Este requisito se hace extensivo a los fabricantes de vehículos armados en distintas etapas. En este último caso, los fabricantes de estas etapas o el último que intervenga en el proceso de fabricación debe acreditar que el modelo se ajusta a los requerimientos de la seguridad activa y pasiva, y a los ambientales.

Para obtener la LCM y la LCA, la fábrica terminal o el importador deberán presentar una solicitud de acuerdo al procedimiento establecido en el referido Anexo P del presente decreto. A este efecto, la fábrica terminal debe hacer constar en la solicitud, con carácter de declaración jurada, el cumplimiento satisfactorio de todas las normas específicas relativas a requerimientos de seguridad activa y pasiva, y ambientales, exigidas por esta reglamentación.

El ocultamiento, omisión o falsedad de la información en la Declaración Jurada será tipificado como falta grave, de acuerdo a lo previsto en el artículo 77, inciso j) de este Anexo 1, por la autoridad competente en materia de fiscalización, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que se derive de dicha falsedad.

Presentadas las solicitudes y reunidos los requisitos establecidos en la presente reglamentación, se expedirán las licencias correspondientes (LCM y/o LCA) por parte de las Autoridades Competentes descritas.

Podrán validarse total o parcialmente la certificación de modelos efectuada por otros organismos.

Para solicitar la emisión de la LCM y la LCA respecto de vehículos que cuenten con una homologación otorgada previamente al amparo de certificaciones emitidas por algún Organismo Certificador reconocido por las Naciones Unidas -conforme TRANS/WP29/343- bastará con acreditar dicha circunstancia.

Con el fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos de seguridad activa y pasiva, y a efectos de la homologación de vehículos de las categorías M1 y N1 fabricados bajo la normativa FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards), se reconocerán como válidos los reportes de ensayos realizados en los laboratorios internos de las plantas automotrices que cuenten con el aval del documento Blue Ribbon Letter emitido por la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) en donde conste la marca, el modelo y el número de identificación vehicular VIN (Vehicle identification number) en lo que hace al WMI (World Manufacturer Identifier) y VDS (Vehicle Description Section) del vehículo, para asegurar la trazabilidad de los mismos. Dicho reconocimiento se efectuara´ conforme a los criterios que establezca la autoridad de aplicación competente.

Todos los componentes, piezas, autopartes u otros elementos destinados a los vehículos, acoplados y semiacoplados que se fabriquen o se importen serán de comercialización, producción e importación libre, no requiriendo ningún tipo de autorización previa. Los fabricantes e importadores serán responsables de que cada uno de dichos componentes, piezas, autopartes u otros elementos destinados a los vehículos acoplados y semiacoplados cumplan con las especificaciones contenidas en el Anexo C del presente decreto.

Las infracciones a lo dispuesto en el párrafo precedente serán pasibles de la fiscalización y sanciones previstas en la Ley de Defensa del Consumidor N° 24.240 y sus modificatorias y en el Decreto N° 274 del 17 de abril de 2019.

(Artículo sustituido por Decreto N° 196/25)

ARTICULO 29.- CONDICIONES DE SEGURIDAD. Las condiciones de seguridad que deben cumplir los vehículos se rigen por el presente artículo y se ajustarán a las siguientes exigencias:

A) En general:

1. El sistema de frenado permanente debe ser seguro y eficaz y sus elementos constitutivos deben cumplir con las especificaciones y ensayos establecidos en el Anexo B - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROCESOS DE ENSAYOS del presente decreto.
2. El sistema de dirección debe permitir el control del vehículo y sus elementos constitutivos deben cumplir con las especificaciones y ensayos establecidos en el Anexo B - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROCESOS DE ENSAYOS del presente decreto.

El conjunto neumático deberá cumplir con lo siguiente: Los neumáticos provistos con los vehículos deberán ser certificados conforme lo establecido en el Anexo B - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROCESOS DE ENSAYOS del presente decreto.

3. El sistema de suspensión debe atenuar los efectos de las irregularidades de la vía contribuyendo a la adherencia y estabilidad y sus elementos constitutivos deben cumplir con las especificaciones y ensayos establecidos en el Anexo B del presente decreto.

4. Sistema de rodamiento:

4.1. Los vehículos automotores deberán salir de fábrica equipados con conjuntos neumáticos que cumplan con los límites de carga, las dimensiones y las velocidades contenidas en el proceso de ensayo correspondiente.

No podrán utilizarse conjuntos neumáticos distintos de aquellos recomendados por los fabricantes del vehículo o del conjunto neumático. La carga impuesta a cada conjunto no podrá superar la máxima admitida que surja de aplicar el proceso de ensayo correspondiente.

4.2. Todo neumático debe ser fabricado o reconstruido:

- Con indicadores de desgaste moldeados en el fondo del diseño de la banda de rodamiento;
- Grabados por moldeo de acuerdo a lo indicado en el proceso de ensayo mencionado.

4.3. Los indicadores de desgaste o la profundidad remanente de la zona central de la banda de rodamiento deben observar una magnitud no inferior a UNO CON SEIS DÉCIMAS DE MILÍMETRO (1,6 mm). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN MILÍMETRO (1 mm) y en ciclomotores de CINCO DÉCIMAS DE MILÍMETRO (0,5 mm).

4.4. Cuando estén en el mismo eje o conjunto de ejes (tándem) los neumáticos deben ser del mismo tipo, tamaño, construcción, peso bruto total, para igual servicio y montados en aros de la misma dimensión. Se permite la asimetría cuando se constate en una rueda de reserva que se halle en uso por una emergencia, respetando la presión, la carga y la velocidad que dicha rueda temporaria indique en su grabado. En el caso de automóviles que usen neumáticos diagonales y radiales, estos últimos deben ir en el eje trasero.

4.5. Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto aquellos que contemplen dicha posibilidad, en cuyo caso cumplirán los requisitos de las normas correspondientes.

4.6. Se prohíbe la utilización de neumáticos que presenten cortes, roturas y fallas que excedan los límites de reparaciones permitidos por los requisitos indicados en el punto 4.1.

4.7. Se prohíbe la utilización de neumáticos reconstruidos en los ejes delanteros de ómnibus de media y larga distancia, en camiones, y en ambos ejes de motociclos.

4.8. Los aros y sus piezas de fijación serán fabricados:

- Con características y resistencia normalizadas, de acuerdo con las normas correspondientes.
- Grabados en forma legible e indeleble con la marca o nombre del fabricante y el código de identificación que requiera la norma correspondiente. Los aros para neumáticos “sin cámara” serán identificados en su grabación.

4.9. Todo aro que presente reparaciones y fallas tales como rotura o faltante de alguna pieza de fijación, deformaciones o fisuras no podrá ser utilizado para circular por la vía pública.

4.10. Las válvulas de cámaras y de neumáticos “sin cámara” estarán fabricadas bajo la norma correspondiente y el diseño de cada modelo debe corresponder al uso y servicio del conjunto neumático.

4.11. El neumático no debe presentar pérdida total de presión de aire del conjunto.

4.12. Los fabricantes de neumáticos, de aros, de válvulas y los reconstructores de neumáticos deberán acreditar que sus productos satisfacen las exigencias establecidas por las normas correspondientes.

5. Las cubiertas reconstruidas son aquellas a las que, mediante un proceso industrial, se les repone la banda de rodamiento o los costados, con material y características similares a las originales. Las cubiertas reconstruidas deberán cumplir los requisitos establecidos en las normas IRAM correspondientes.

6. Todos los automóviles, microómnibus, ómnibus, camionetas y camiones (categorías M y N) deben proporcionar a sus ocupantes una adecuada protección en caso de impacto. A estos efectos se define como habitáculo al espacio a ser ocupado por el/los pasajero/s y el conductor.

El habitáculo deberá reunir condiciones de protección para los ocupantes, de conformidad con lo establecido en las normas del Anexo B - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROCESOS DE ENSAYOS del presente decreto.

Con relación a la seguridad de los vehículos automotores propulsados a gas natural comprimido (GNC) o gas natural licuado (GNL), estos deberán cumplir con las normas y resoluciones emanadas por el ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENARGAS).

Los criterios y condiciones técnicas enunciados en el apartado que antecede deberán mantenerse para todo elemento adicional que se incorpore en el interior o exterior del vehículo, de manera que:

6.1. La instalación de los apoyacabezas en los vehículos pertenecientes al parque vehicular de usados solo será exigida si el diseño original del asiento del vehículo lo permite.

6.2. En lo referente al inciso f) del artículo 40 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias – “REQUISITOS PARA CIRCULAR”, se deberán cumplir los siguientes requisitos:

a. Los matafuegos (extintores de incendio) que deben ser portados en los vehículos automotores tienen que fabricarse, mantenerse y su carga debe ser controlada en forma periódica de conformidad con lo establecido en las normas IRAM pertinentes, o en las normas internacionales aplicables.

b. Para el transporte de mercancías y residuos peligrosos, el extintor que deberá portar el vehículo debe cumplir con lo establecido en las normas correspondientes a la categoría del mismo y al potencial extintor que determine el dador de la carga. Asimismo, deberá adoptar las indicaciones establecidas en el Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (Anexo S del presente régimen), y en la Ley N° 24.051 de Residuos Peligrosos y su Decreto Reglamentario N° 831 del 23 de abril de 1993, ajustándose al siguiente criterio: el extintor de incendios debe tener la capacidad suficiente para combatir un incendio de motor o de cualquier otra parte de la unidad de transporte y de tal naturaleza que, si se emplea contra el incendio de la carga no lo agrave y, si es posible, lo combata. El matafuego deberá ubicarse en el lugar indicado por el fabricante.

c. Los vehículos automotores deben llevar las balizas portátiles en un lugar accesible.

7. El peso y las dimensiones de los vehículos se rigen por lo dispuesto en el Anexo R del presente decreto y en sus normas complementarias. En lo relativo a la relación potencia-peso en el transporte interjurisdiccional de pasajeros y de carga, la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL dictará las normas complementarias sobre actualización para las nuevas configuraciones, los supuestos de excepción y elaborará, en conjunto con la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, la gradualidad en la aplicación de las penalidades que corresponda, con fundamento en lo establecido el artículo 2° de la Ley N° 24.449, en lo relativo a los casos de excepción.

B) Los vehículos de carga y del servicio de pasajeros deben poseer los dispositivos especiales que se requieran para satisfacer las necesidades de cada servicio, los que indique cada reglamento específico y las normas IRAM que las complementen.

C) Los vehículos para transporte por automotor de pasajeros deben estar diseñados específicamente para el destino del servicio que proporciona, previendo todas las condiciones de seguridad y protección que se determinen en la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, en su reglamentación y en las normas específicas emitidas por la autoridad competente.

Para el caso de vehículos articulados destinados al transporte urbano, la autoridad jurisdiccional fijará las condiciones especiales a las cuales se someterá su habilitación, preservando las mejores condiciones de seguridad de manejo y de comodidad del usuario.

En general los vehículos automotores afectados a los servicios de transporte automotor de pasajeros deberán cumplir en lo referente a las salidas de emergencia, aislación termo acústica, dirección asistida e inflamabilidad de los materiales, con lo establecido en la normativa vigente.

Conforme al sentido de su prestación, se consideran suspensiones equivalentes a aquellas que guarden equivalente confort para los ocupantes, de acuerdo a las reglas de la ingeniería.

Cuando las condiciones de seguridad de manejo y comodidad del usuario lo aconsejen, la autoridad jurisdiccional podrá disponer condiciones técnicas especiales en los vehículos para habilitar que respondan a los criterios enunciados precedentemente.

D) Las casas rodantes se ajustarán a lo dispuesto en el inciso anterior y en las normas IRAM respectivas.

E) Los vehículos destinados al transporte de materiales peligrosos se ajustarán al Anexo S - Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera del presente decreto.

F) Los sistemas de enganche de los acoplados y semiacoplados al vehículo tractor deben tener un mecanismo de acople que siga idéntico itinerario y otro adicional de seguridad que mantenga la vinculación entre los vehículos ante una falla. El sistema eléctrico debe poseer un seguro para evitar su eventual desacople. Todas las definiciones, especificaciones y ensayos deben ajustarse a las normas que establezca la presente reglamentación.

G) Las casas rodantes remolcadas quedan comprendidas, en lo relativo al peso, dimensiones y a la relación potencia-peso, a lo descrito en el inciso A) punto 7 de este artículo.

Respecto del sistema de enganche, las condiciones de estabilidad y de seguridad deben tener similares requisitos a los indicados en el inciso F) de este artículo y cumplir con las normas IRAM 110.001/78 (conexiones eléctricas entre unidad tractora y casas rodantes); IRAM 110.002/86 (enganche a rótula y cadenas de seguridad para casas rodantes) e IRAM 110.003 (brazos de remolque y enganche a rótula para casas rodantes (método de ensayo de resistencia). Además, los materiales utilizados deben como mínimo cumplir con la normativa vigente sobre inflamabilidad de los materiales a ser utilizados en el interior de los vehículos automotores y la fuente de alimentación eléctrica de la casa rodante debe ser independiente de la fuente de alimentación del sistema de iluminación y señalización de los vehículos.

Todos los materiales o sistemas utilizados para la construcción de las casas-rodantes deben cumplir idénticos o similares requisitos que los establecidos para los vehículos automotores.

H) Además de los requisitos que se indican para permitir su circulación, la maquinaria especial deberá cumplir con las especificaciones de las normas IRAM e IRAM-AITA respectivas y posteriores actualizaciones para los sistemas de iluminación y señalización, frenos y ruedas, conforme su régimen específico establecido en el Anexo LL del presente decreto.

I) Los cascos se ajustarán a lo dispuesto en la certificación ECE R22-05 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

J) Los vehículos o conjuntos de vehículos cuya longitud supere los TRECE METROS CON VEINTE CENTÉSIMAS (13,20 m), como así también las casas rodantes remolcadas, cualquiera sea su longitud total, deben llevar en su parte posterior y centrada con respecto al plano longitudinal medio del vehículo una placa o banda de MIL CUATROCIENTOS MILÍMETROS (1400 mm) de largo, por CIENTO CINCUENTA MILÍMETROS (150 mm) de altura, con franjas a SETENTA Y OCHO CENTÉSIMAS DE

RADIÁN (0,78 rad) o sea, CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) de material retrorreflectivo en color blanco y amarillo. Esta placa o banda podrá ser sustituida, cuando sea aconsejable para su mejor colocación, por DOS (2) placas o bandas de características análogas a las descritas anteriormente, pero de QUINIENTOS MILÍMETROS (500 mm) de longitud, situadas simétricamente a ambos lados del eje del vehículo y tan cerca de sus bordes como sea posible. En ambos casos las placas o bandas se colocarán a una distancia entre QUINIENTOS MILÍMETROS y MIL QUINIENTOS MILÍMETROS (500 mm y 1500 mm) del suelo.

Especificaciones técnicas: Además de las normas específicas deberán cumplir en general, con los siguientes requisitos:

1. Medidas: Las placas para la señalización de los vehículos citados precedentemente serán rectangulares, con una longitud de MIL CUATROCIENTOS MILÍMETROS más/menos CINCO MILÍMETROS (1400 mm \pm 5 mm) y una altura de CIENTO CINCUENTA MILÍMETROS más/menos CINCO MILÍMETROS (150 mm \pm 5 mm). Las franjas a SETENTA Y OCHO CENTÉSIMAS DE RADIÁN (0,78 rad) o sea, CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°) tendrán un ancho de CIEN MILÍMETROS más/menos DOS MILÍMETROS (100 mm \pm 2 mm).

2. El espesor de la placa podrá ser variable en función del material soporte empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie retrorreflectiva se mantenga plana en las condiciones normales de utilización.

3. La placa deberá disponer de un adecuado sistema de fijación al vehículo. Cuando la fijación de la placa al vehículo se efectúe mediante tornillos se evitará que los agujeros puedan dañar la superficie reflectante.

4. Las placas deberán estar construidas en un material que les confiera suficiente rigidez y asegure su correcta utilización y buena conservación.

5. Las placas o bandas deberán ser retrorreflectantes, de color rojo y blanco alternativo. El nivel de retrorreflexión se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84 de alta performance, según sus métodos de ensayo,

K) Las bicicletas y las bicicletas con pedaleo asistido estarán equipadas con elementos retrorreflectivos en pedales y ruedas para facilitar su detección durante la noche. El color rojo podrá utilizarse sobre las superficies que sean vistas solo desde la parte posterior. El nivel de retrorreflexión de los elementos que se utilicen deberá ajustarse como mínimo a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

Las medidas de seguridad adicionales a las contempladas en el Título V de la Ley Nº 24.449 y sus modificatorias, que disponga la Autoridad De Aplicación, tales como la instalación de doble bolsa de aire para amortiguación de impactos, el sistema antibloqueo de frenos, el dispositivo de alerta acústica de cinturón de seguridad, el encendido automático de luces, el sistema de desgravación de registros de operaciones del vehículo ante siniestros para su investigación, el apoyacabezas para todos los asientos, la provisión de chaleco o peto de alta visibilidad elaborado con materiales que sean retrorreflectantes para su utilización en caso de necesidad de descender al detener el vehículo

en la vía pública de modo de asegurar su visibilidad ante los demás transeúntes y conductores, entre otras, se implementarán conforme los plazos que dicha Autoridad determine, en acuerdo con las terminales e importadores de vehículos automotor radicadas en el país.

Toda norma de seguridad requerida en el presente artículo se dará por cumplida si se ajusta a lo dispuesto por los estándares de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa o si cumple con las normas IRAM correspondientes.

(Artículo sustituido por Decreto N° 196/25)

ARTICULO 30.- REQUISITOS PARA AUTOMOTORES.

Los dispositivos de seguridad para los vehículos automotores deberán cumplir los siguientes requisitos mínimos, sin perjuicio de aquellos que las Normas IRAM / IRAM-AITA respectivas incorporen:

a) Los correajes y cabezales de seguridad se instalarán en las posiciones y con las especificaciones del ANEXO B del presente régimen -"Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos". Los cabezales de seguridad o apoyacabezas se instalarán a igualdad de plazas declaradas, de forma tal que restrinjan el movimiento hacia atrás de la cabeza, provocada por una aceleración brusca.

b) Los paragolpes o las partes de carrocería que cumplan esa función, no podrán ser alterados respecto del diseño original de fábrica o de aquel establecido por el constructor de etapa posterior. No será admitido el agregado de ningún tipo de aditamento del que pueda derivarse un riesgo hacia los peatones u otros vehículos, los que responderán a las especificaciones de la Norma IRAM/AITA N° 10.260 (TERCERA EDICIÓN 2016-12-23), y sus sucesivas actualizaciones.

Todos los modelos de vehículos deben tener guardabarros en correspondencia con sus ruedas, aún cuando las construcciones sean incompletas y aquellos se agreguen en etapas posteriores, en cuyo caso será necesario el uso de guardabarros provisorio, los que responderán a las especificaciones de las normas IRAM respectivas, conforme el diseño original establecido por el fabricante del vehículo y del remolque o semirremolque.

c) Todos los vehículos de las categorías M y N deben tener sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas. El sistema de limpiaparabrisas deberá cumplir con los requisitos que se indican en el Anexo B - "Especificaciones Técnicas y Procesos de ensayos" del presente régimen y modificatorios aplicable a los vehículos de cada categoría. El sistema de desempañado mantendrá la cara interior del parabrisas libre de humedades que puedan disminuir su transparencia en las áreas establecidas por las normas IRAM respectivas.

La condición se cumplirá cualquiera sea el número de ocupantes del vehículo, estando sus ventanillas abiertas o cerradas y encontrándose el vehículo en movimiento o detenido, admitiéndose para ello que el motor se encuentre en funcionamiento. El área desempañada será como mínimo equivalente al área de limpieza normalizada para el sistema de limpiaparabrisas. La eficiencia requerida será obtenida al cabo del tiempo establecido en la norma respectiva y deberá estar asegurada, en forma permanente, mientras el sistema esté operando.

Las condiciones ambientales exteriores del vehículo, en lo concerniente a la temperatura y humedad relativa estarán comprendidas entre los límites establecidos en la Norma IRAM respectiva. El aire utilizado por el sistema no podrá ser tomado del compartimento del motor.

d) Todos los modelos de los vehículos de las categorías L, M y N, dispondrán de espejos retrovisores con las características y especificaciones establecidas en el Anexo B - "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen.

e) Todos los vehículos automotores, deben tener un dispositivo de señalización acústica que se ajuste a los niveles sonoros máximos admisibles en función de la categoría de vehículo, de acuerdo a las características y especificaciones establecidas en el referido Anexo B.

f) Todo vidrio de seguridad que forme parte de la carrocería de un vehículo, deberá cumplir con lo establecido en el referido Anexo B.

g) Todos los vehículos de las categorías M y N, deben brindar protección al conductor contra el encamecimiento provocado por los rayos solares provenientes tanto del frente como del costado del vehículo. Los requisitos que deben cumplir son los establecidos según características y especificaciones establecidas en el referido Anexo B.

h) Todos los vehículos de las categorías M y N deben tener un dispositivo de desconexión rápida del acumulador eléctrico, que no necesite la utilización de herramientas ni la remoción de elemento alguno. Su implementación se hará exigible conforme se definan y especifiquen las normas internacionales en base a criterios técnicos compatibles con los avances tecnológicos.

i) Todos los vehículos de las categorías M y N deben poseer un sistema de retroceso accionado por su planta motriz y operable por el conductor desde su posición de manejo.

j) Todos los vehículos de las categorías M y N deben poseer los dispositivos retro-reflectantes establecidos en el referido Anexo B. Esos dispositivos indicarán la presencia del vehículo por medio de retro-reflexión, con criterio similar a las luces de posición, conforme lo establecido en el Anexo B - "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen.

Para los vehículos del servicio de transporte, que deben poseer las placas o bandas retro-reflectantes perimetrales extendidas en forma continua, longitudinalmente en los laterales y horizontalmente en las partes delantera y trasera, estarán instaladas a una distancia entre QUINIENTOS MILÍMETROS (500 mm) y MIL QUINIENTOS MILÍMETROS (1500 mm) del suelo, siendo sólo de material retro-reflectante de color rojo la correspondiente a la parte trasera.

El nivel de retro-reflexión se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

La altura de la placa o banda no será menor a CIENTO MILÍMETROS más/menos CINCO MILÍMETROS (100 mm \pm 5 mm). El espesor de la placa o banda podrá ser variable en función del material soporte

empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie retro-reflectiva se mantenga plana en las condiciones normales de utilización.

La placa o banda, deberá disponer de un adecuado sistema de fijación al vehículo. Cuando la fijación al vehículo se efectúe mediante tornillos, se evitará que los agujeros puedan dañar la superficie reflectante.

Además, deberán estar construidas en un material que les confiera suficiente rigidez y asegure su correcta utilización y buena conservación.

k) Todos los modelos de las categorías M y N deben tener un sistema de renovación del aire del habitáculo que impida el ingreso de gases provenientes del funcionamiento del vehículo o de su sistema de combustible. El sistema de calefacción, comprenda o no el sistema de renovación, no deberá permitir la utilización de los gases de escape para su funcionamiento.

l) Todos los modelos de las categorías M y N, deben poseer una traba en la tapa de los compartimientos externos. En el caso del compartimiento delantero, si éste abriese en dirección hacia el parabrisas, o si en cualquier posición de abertura pudiera llegar a cubrir completa o parcialmente la visión del conductor, deberá estar provisto de un sistema de traba de dos etapas o de una segunda traba.

Todos los modelos de los vehículos categorías M1 y N1: automóviles y camionetas de uso mixto derivadas de éstos, deben tener las bisagras y cerraduras de sus puertas laterales, proyectadas, construidas y montadas de modo tal que en condiciones normales de utilización cumplan con lo establecido según las características y especificaciones establecidas en el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen. Cada sistema de cierre deberá tener una posición intermedia y otra de cierre total y será equipado con una traba de modo tal que al ser accionado torne inoperante los elementos exteriores de accionamiento de la puerta.

m) Todos los modelos de vehículos de la categoría M1 tendrán sus puertas laterales traseras equipadas con cerraduras con una traba de seguridad para niños, cuyo accionamiento no permita la apertura accidental desde el interior del vehículo.

n) Todos los modelos de vehículos de las categorías L, M y N, con excepción de las categorías L1 y L4 en los casos que se especifiquen a continuación, deberán contar con:

1.- TABLERO E INSTRUMENTAL- (No aplica para la categoría L1).

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

a) Determinar las condiciones de marcha del vehículo;

b) Determinar el funcionamiento o condiciones de funcionamiento de todos los órganos o elementos constitutivos a controlar;

c) Detectar las fallas o anomalías que puedan producirse en aquellos órganos o elementos a controlar.

Además, debe reunir las siguientes características:

a) El tablero, o instrumental debe estar ubicado ergonómicamente dispuesto de forma tal que quien conduzca no deba desplazarse ni desatender el manejo para visualizar en forma rápida sus componentes e indicaciones. Las distancias y límites de ubicación respecto a la visual del conductor serán las establecidas en el citado Anexo B;

b) La función que cumple cada uno de los componentes deberá estar identificada con ideogramas normalizados conforme lo establezca el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen;

c) Las unidades de medida (magnitudes), en caso de que las tuviera, estarán indicadas según el Sistema Métrico Legal Argentino;

d) Debe poseer iluminación de una intensidad tal que no incida en el habitáculo ni produzca reflejos indeseables que dificulten la conducción o entorpezcan la visión del conductor. El encendido debe ser simultáneo con las luces de posición, con conmutador único.

2.- CUENTA KILÓMETROS (ODÓMETRO) Y VELOCÍMETRO –

2. A) - CUENTA KILÓMETROS (ODÓMETRO) (No aplica para la categoría L1)

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

a) El odómetro totalizador (de uso obligatorio) es el instrumento destinado a indicar y registrar en forma automática y acumulativa las distancias recorridas por el vehículo desde su puesta en funcionamiento. Debe permitir la lectura directa del total y sin que se pueda volver a ponerlo a CERO (0) en forma manual, sino automática, luego de totalizar los KILÓMETROS indicados;

b) El odómetro parcial (de uso optativo) es el mecanismo similar al anterior, pero destinado a registrar el recorrido parcial, que puede ponerse a CERO (0) en cualquier momento por medio del dispositivo al efecto.

Además, cada uno de los tipos de odómetros indicados en el apartado a) y b) deben reunir las siguientes características:

a- Odómetro totalizador.

a.1 Debe poseer una capacidad acumulativa mínima de CIEN MIL KILÓMETROS (100.000 km) retornando a CERO (0) en forma automática e instantánea, luego de totalizada dicha cifra, para volver a acumular nuevamente;

a.2 El margen de error máximo admisible en el cómputo de las distancias indicadas y registradas, con relación a las distancias reales recorridas por el vehículo, será el establecido en la norma IRAM respectiva que determina el citado Anexo B;

b- Odómetro parcial.

b.1 Debe poseer una capacidad acumulativa mínima de MIL KILÓMETROS (1.000 km);

b.2 Debe poseer un comando manual que permita ponerlo en CERO (0) en cualquier momento;

b.3 En caso de haber llegado a acumular los kilómetros establecidos en b.1 debe poder retornar a CERO (0) en forma automática e instantánea y comenzar a acumular nuevamente;

b.4 El error máximo admisible de las distancias indicadas y registradas en relación a las distancias reales recorridas por el vehículo será el establecido en la norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen;

c) Deben poseer iluminación conforme a lo establecido en la norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen;

d) Las características constructivas y métodos de ensayo serán los establecidos en la norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen;

2. B) VELOCÍMETRO (No aplica para la categoría L1).

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

a) Indicar la velocidad instantánea del vehículo medida en KILÓMETROS POR HORA (km/h) con las siguientes características:

a.1 La velocidad instantánea debe ser mostrada a través de una escala graduada en KILÓMETROS POR HORA (km/h) sobre la cual se moverá un índice, una señal luminosa, o un número representativo de la velocidad debiendo, en todos los casos, responder a lo establecido en las normas IRAM respectivas, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen; a.2 La velocidad máxima de la escala debe ser superior a la velocidad máxima real susceptible de ser desarrollada por el vehículo.

3.- INDICADORES DE LUZ DE GIRO (No aplica para las categorías L1 y L4).

Debe cumplir con el objetivo de advertir al conductor de la puesta en funcionamiento real de las luces externas de giro o indicadores de dirección.

Además, debe reunir las siguientes características:

- a) Serán de luminosidad tal que no incidan en el habitáculo ni produzcan reflejos indeseables que dificulten la conducción o entorpezcan la visión del conductor, debiendo satisfacer en lo que respecta a áreas mínimas luminosas, los requisitos fotométricos de la norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- “Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos” del presente régimen;
- b) Deben estar identificados con ideogramas normalizados según lo establezca el Anexo B- “Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos” del presente régimen, admitiéndose el agregado de textos en español;
- c) El color del área iluminada de cada testigo será el establecido en las normas mencionadas;
- d) Deben estar ubicados frente al conductor y del lado izquierdo del habitáculo, dispuestos de forma tal que el conductor los perciba permanentemente sin desatender la conducción. Las distancias, formas y límites de ubicación, serán los establecidos en la norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- “Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos” del presente régimen;
- e) El o los testigos de la luz indicadora de giro deben ser de encendido simultáneo con las mismas, e indicarán por un cambio en su frecuencia la falta de encendido de una o más luces exteriores de giro. Se acepta que el o los testigos cumplan también dicha función para el encendido de las luces de emergencia.

4.- INDICADORES DE LUCES DE POSICIÓN (No aplica para categorías L1 y L4).

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

- 4.1. Advertir al conductor la puesta en funcionamiento correcta y efectiva de las luces exteriores de posición.
- 4.2. Reunir las características técnicas establecidas en las normas IRAM correspondiente, que determina el Anexo B- “Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos” del presente régimen aceptándose que la iluminación general del tablero de instrumentos cumpla la función de testigo”.

5.- INDICADORES DE LUCES ALTAS. (No aplica para categorías L1 y L4).

Debe cumplir con los siguientes objetivos:

- 5.1. Advertir al conductor de la puesta en funcionamiento correcta y efectiva de los proyectores en la función de luz alta.
- 5.2. Reunir las características técnicas establecidas en las normas IRAM respectivas, que determina el Anexo B- “Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos” del presente régimen.

ñ) Fusibles e Interruptores.

Deben cumplir con los siguientes requerimientos de desempeño:

ñ.1. Función: Producir la puesta fuera de servicio de aquellos circuitos eléctricos en los que se hubiera producido un cortocircuito o una sobrecarga peligrosa.

ñ.2. Ubicación - Producción - Reposición: Tratándose de cortacircuitos fusibles se deben agrupar en un lugar accesible del vehículo, formando un conjunto funcional. El conjunto se debe proteger mediante una cubierta aislante, a fin de evitar un contacto accidental indeseable. Para ser removida la cubierta, no se requerirá la utilización de herramientas o dispositivo alguno. El reemplazo de cualquier unidad debe poder efectuarse fácilmente.

ñ.3. Circuitos a Proteger: La instalación eléctrica será diseñada de modo tal que la totalidad de los dispositivos eléctricos y sus respectivos circuitos estén bien protegidos por cortacircuitos fusibles o bien por protectores automáticos.

Quedan exceptuadas ciertas secciones, tales como el alimentador de motor de arranque, la sección del circuito de carga del generador del acumulador, el circuito de encendido en caso de motores de ignición por chispa u otras análogas, en las que la magnitud de las corrientes terminales, el bajo riesgo de un cortocircuito o el peligro de la puesta fuera de servicio de un elemento esencial del vehículo debido al accionamiento accidental de un fusible, hicieran impracticable, innecesaria o indeseable su protección.

Los circuitos alimentadores de las luces de faros de cruce y de largo alcance, de posición y de frenado, estarán diseñados de modo tal que el accionamiento de un cortocircuito-fusible no origine la puesta fuera de servicio de la totalidad de los artefactos correspondientes a un mismo sistema de luces en un mismo extremo o lado del vehículo.

A estos efectos se entiende por sistema de luces los siguientes:

- Sistema de luces de faros de cruce.
- Sistema de luces de faros de largo alcance.
- Sistema de luces de posición.
- Sistema de luces de freno.

ñ.4. Características técnicas de los cortacircuitos-fusibles.

Deben cumplir con lo establecido por la Norma IRAM respectiva, que determina el Anexo B- "Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" del presente régimen, en lo referente a:

- Gama de intensidades nominales y dimensiones.
- Características de fusión.
- Caídas máximas de tensión a intensidad nominal.

- Corrosión de partes metálicas.

- Aceptación de sobrecarga.

- Durabilidad.

o) En el diseño, la construcción, el equipamiento de los vehículos automotores, y la Inflamabilidad de los materiales a ser utilizados en el interior de los mismos deberán preverse todas las condiciones de seguridad y de protección que determina la Ley N° 24.449 y su reglamentación.

(Artículo sustituido por Decreto N° 32/18)

ARTICULO 31.- SISTEMA DE ILUMINACIÓN.

Todos los modelos de las categorías L, M, N, y O, deben contar con los sistemas de iluminación y señalización definidos, clasificados y especificados en el presente régimen y normativa reglamentaria.

Sólo se exceptúan de las exigencias de este artículo y el siguiente, a los chasis o vehículos incompletos que, en el traslado para su complementación, además de otras exigencias reglamentarias, tengan instalados los faros delanteros, las luces de posición delantera y trasera, las luces indicadoras de dirección y las luces de freno.

Asimismo, se requerirá el cumplimiento de lo establecido en el ANEXO B -"Especificaciones Técnicas y Procesos de Ensayos" para la Inflamabilidad de los materiales a ser utilizados en el interior de los Vehículos Automotores.

a) Faros delanteros principales, instalados de a pares, con luz alta y luz baja, conforme a lo prescrito en la Ley N° 24.449 y su reglamentación.

b) Faros de posición, faros diferenciales y retro-reflectores que indiquen las características y prescripciones descriptas en el presente régimen.

b.1.- Faros de posición y diferenciales delanteros conforme a lo prescrito en la Ley N° 24.449 y su reglamentación;

b.2.- Faros de posición y diferenciales traseros conforme a lo prescrito en la Ley N° 24.449 y su reglamentación;

b.3.- Faros diferenciales y/o retro-reflectores laterales delanteros, traseros e intermediarios; sólo pueden utilizarse para indicar longitud los faros diferenciales y/o retro-reflectores laterales intermediarios cuando la reglamentación específica lo requiera y se utilicen en las categorías de vehículos: M2, M3, N2, y N3;

b.4.- Luces indicadoras diferenciales de color blanco, para los vehículos que, por su ancho, se requiere identificar y que cumplan con las especificaciones técnicas del presente régimen.

c) Luces de giro: intermitentes de color amarillo delante y atrás. En el caso de los vehículos importados que cumplieren con las normas americanas respectivas, la luz de giro trasera podrá ser de color rojo.

Los sistemas de luces establecidos en los incisos c), d), e), f), g) y h) del artículo 31 y a), b), c), d), e), f), g) y h) del artículo 32 de la Ley N° 24.449, como así también, las DOS (2) luces rompe-nieblas (faros antiniebla), faros busca-huellas (faros de largo alcance) y adicionales, se encuentran especificados y establecidos en el presente régimen y en las normas IRAM respectivas.

(Artículo sustituido por Decreto N° 32/18)

ARTICULO 32.- LUCES ADICIONALES.- Todos los modelos de vehículos en que se especifiquen luces adicionales como las que se indican en los incisos a), b), c), d), e), f), g) y h) del Artículo 32, de la Ley de Tránsito, deben cumplir con los requerimientos técnicos establecidos en el Anexo I -"Sistemas de Iluminación y Señalización para los Vehículos Automotores"-, que como Anexo I forma parte integrante de esta reglamentación, y en las normas IRAM respectivas.

ARTICULO 33.- OTROS REQUERIMIENTOS.-

a) Los vehículos automotores deben ajustarse respecto a los límites sobre emisión de contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas, a lo siguiente:

1. LA SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO es la Autoridad Competente para todos los aspectos relativos a emisión de gases contaminantes, ruidos y radiaciones parásitas provenientes de automotores, quedando facultada para:

- Aprobar las configuraciones de modelos de vehículos automotores en lo referente a emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro. Dicha aprobación deberá ser presentada por el fabricante para solicitar la Licencia para Configuración de Modelo.
- Modificar los límites máximos de emisión de contaminantes al medio ambiente y los procedimientos de ensayo establecidos en este artículo, para los motores y vehículos automotores nuevos y usados.
- Delegar en otros organismos atribuciones previstas a los fines de que emitan los certificados en lo relativo al cumplimiento de las emisiones de gases contaminantes y nivel sonoro en vehículos automotores nuevos. El INSTITUTO NACIONAL DE TECNOLOGIA INDUSTRIAL podrá emitir los certificados pertinentes.
- Introducir nuevos límites máximos de emisión de contaminantes no previstos en este artículo, tanto para los motores y vehículos automotores nuevos como usados que utilicen combustibles líquidos y gaseosos.
- Modificar los límites máximos de nivel sonoro emitido por vehículos automotores nuevos y usados, y los procedimientos de ensayo establecidos en este artículo.
- Definir los métodos de ensayo, mediciones, verificaciones, certificaciones y documentación complementaria, necesarios para el cumplimiento de este artículo.
- Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de lo establecido en este artículo, sin perjuicio de la competencia de los organismos involucrados.

Las exigencias del presente artículo, se aplicarán tanto para vehículos nacionales como importados, adoptándose las definiciones incluidas en el ANEXO M que forma parte integrante de la presente.

2. Valor límite de emisión de contaminantes para vehículos automotores nuevos:

2.1. Vehículos livianos con motor de ciclo Otto o Diesel, nuevos.

Para todo vehículo liviano nuevo con motor de ciclo Otto o Diesel, se establecen los siguientes límites de emisiones:

2.1.1. Emisiones de gases de escape.

La emisión de gases de escape de toda configuración de vehículo liviano, no deberá exceder los valores siguientes:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	24.0 g/km
HIDROCARBUROS	2,1 g/km
OXIDO DE NITROGENO	2,0 g/km
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA*	3%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA*	600pm

*Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

A toda configuración de vehículo automotor liviano de fabricación nacional en producción antes del 1° de Julio de 1994, sólo serán exigibles los valores en marcha lenta.

A partir de la entrada en vigencia de esta Reglamentación, la emisión de gases de escape de toda nueva configuración de vehículo liviano de pasajeros de fabricación nacional y todo vehículo liviano de pasajeros importado, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	12,0 g/km
HIDROCARBUROS	1,2g/km
OXIDO NITROGENO	1,4 g/km
MATERIAL PARTICULADO**	0,373 g/km
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA*	2,5%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA*	400ppm

*Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

**Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel a partir del 1° de Enero de 1996.

A partir del 1° de Enero de 1998, la emisión de gases de escape de todo nuevo modelo de vehículo liviano de pasajeros de fabricación nacional y todo vehículo liviano de pasajeros importado, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	6,2g/km

HIDROCARBUROS	0,5g/km
OXIDO DE NITROGENO	1,43 g/km
MATERIAL PARTICULADO**	0,16 g/km
MATERIAL PARTICULADO***	0,31 g/km
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA*	0,5%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA*	250ppm

*Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

**Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel con una masa de referencia que no exceda los 1.700kg.

***Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel con una masa de referencia de más de 1.700kg.

A partir del 1° de Enero de 1999, la emisión de gases de escape de todo vehículo comercial liviano, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	2,0 g/km
HIDROCARBUROS	0,3 g/km
OXIDO DE NITROGENO	0,6 g/km
MATERIAL PARTICULADO**	0,124 g/km
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA*	0,5%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA*	250ppm

*Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Otto.

**Aplicable a vehículos equipados con motor ciclo Diesel.

Procedimiento de ensayo y medición: Los procedimientos de ensayo, los sistemas de toma de muestra, análisis y medición de emisiones de gases contaminantes por el escape de vehículos livianos, deberán estar de acuerdo con el CFR ("Code of Federal Regulations" de los Estados Unidos de América), Título 40 - Protección del Ambiente, Parte 86 - Control de la Contaminación del Aire por Vehículos Automotores Nuevos y Motores para Vehículos Nuevos: Certificación y procedimientos de ensayo y el ANEXO N que forma parte de la presente reglamentación.

2.1.2. Emisiones de gases de cárter.

La emisión de gases de cárter de todos los vehículos automotores deberá ser nula en cualquier régimen de trabajo del motor y garantizada por dispositivos de recirculación de estos gases, a excepción de los motores turboalimentados, en cuyo caso, para cuantificar la emisión de gases de cárter se sumará a la de hidrocarburos por el escape.

2.1.3. Emisiones evaporativas.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, la emisión evaporativa de combustible de toda nueva configuración de vehículo automotor liviano de fabricación nacional y todo vehículo automotor liviano importado, equipado con motor de ciclo Otto, no deberá exceder el límite máximo de DOS GRAMOS (2,0 gr.) por ensayo, de acuerdo al procedimiento de ensayo y

medición que será establecido por la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO.

2.1.4. Emisiones de partículas visibles por el escape.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, la emisión de partículas visibles por el tubo de escape en el ensayo bajo carga de los motores ciclo Diesel, y de los vehículos livianos con ellos equipados, deberán cumplir con el punto 2.2.3.

2.1.5. Consideraciones generales.

El fabricante podrá solicitar a la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO la excepción al cumplimiento de los límites máximos de emisión de gases de escape, para los vehículos livianos cuya producción sea inferior a las MIL (1.000) unidades por año y que tengan la misma configuración de carrocería, independientemente de su mecánica y del tipo de terminación disponible.

También podrán ser exceptuados aquellos vehículos que perteneciendo a una misma configuración de modelo a la cual les sea aplicable los límites máximos de emisión, constituyan una serie para uso específico (uso militar, uso en pruebas deportivas y lanzamientos especiales).

El total general máximo admitido por fabricante será de DOS MIL QUINIENTAS (2.500) unidades por año.

El fabricante deberá garantizar por escrito los límites máximos establecidos para los vehículos automotores livianos, por lo menos durante OCHENTA MIL KILOMETROS (80.000 km) o CINCO AÑOS (5 años) de uso, según aquello que ocurra primero. A opción del fabricante dicha garantía podrá ser reemplazada si los límites de emisiones son cumplidos con una diferencia del DIEZ POR CIENTO (10 %) en menos del valor límite establecido para cada contaminante.

2.2. Vehículos pesados con motor de ciclo Diesel, nuevos.

Para todo vehículo pesado equipado con motor de ciclo Diesel se establecen los siguientes límites de emisión de gases, partículas visibles y material particulado por el escape, de emisión de gases de cárter y durabilidad de dispositivos anticontaminantes.

2.2.1. Emisiones de gases de escape.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, la emisión de gases de escape de todo vehículo automotor pesado equipado con motor de ciclo Diesel, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	11,2 g/kWh
HIDROCARBUROS	2,4 g/kWh
OXIDO DE NITROGENO	14,4g/kWh

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación para todo ómnibus urbano, y a partir del 1° de Enero de 1996 para todo vehículo pesado equipado con motor de ciclo Diesel, la emisión de gases de escape no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	4,9 g/kWh
HIDROCARBUROS	1,23 g/kWh
OXIDO DE NITROGENO	9,0 g/kWh

A partir del 1° de Enero de 1998 para todo ómnibus urbano, y a partir del 1° de Enero del año 2000 para todo vehículo pesado equipado de ciclo Diesel, la emisión de gases de escape no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO	4,0 g/kWh
HIDROCARBUROS	1,1 g/kWh
OXIDO DE NITROGENO	7,0 g/kWh

Procedimiento de ensayo y medición: La especificación del combustible, los procedimientos de ensayo, los sistemas de toma de muestras y análisis para la determinación de emisiones de gases contaminantes por el tubo de escape de los motores ciclo Diesel, así como la conformidad de la producción, deberán estar de acuerdo con la Directiva 88/77/CEE (3 de Diciembre de 1987) por la Directiva 91/542/CEE (1 de Octubre de 1990) del Consejo de Comunidades Europeas (ciclo de ensayo en 13 estados de carga y regímenes de funcionamiento del motor).

2.2.2. Emisiones de gases de cárter.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, la emisión de gases de cárter de todos los vehículos pesados equipados con motores de ciclo Diesel, deberá ser nula en cualquier régimen de trabajo del motor y garantizada por dispositivos de recirculación de estos gases, a excepción de los motores turboalimentados, en cuyos casos, para cuantificar la emisión de gases de cárter se sumará a la de hidrocarburos por el escape.

2.2.3. Emisiones de partículas visibles por el escape.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, la emisión de partículas visibles (humos) por el tubo de escape en el ensayo bajo carga de los motores de ciclo Diesel y de los vehículos pesados con ellos equipados, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

Flujo nominal G litros/segundo	Coefficiente de absorción (Km ⁻¹)	Flujo nominal G litros/segundo	Coefficiente de absorción (Km ⁻¹)
≤42	2,26	120	1,37
45	2,19	125	1,345
50	2,08	130	1,32
55	1,985	135	1,30

60	1,90	140	1,27
65	1,84	145	1,25
70	1,775	150	1,225
75	1,72	155	1,205
80	1,665	160	1,19
85	1,62	165	1,17
90	1,575	170	1,155
95	1,535	175	1,14
100	1,495	180	1,125
105	1,465	185	1,11
110	1,425	190	1,095
115	1,395	195	1,08
		≥200	1,065

En todo proceso de certificación se deberá determinar la emisión de partículas visibles por el tubo de escape (humos) en aceleración libre.

Procedimiento de ensayo y medición: La especificación del combustible, los procedimientos de ensayo, los sistemas de toma de muestras y medición para la determinación de partículas visibles (humos), así como la conformidad de la producción, deberán estar de acuerdo con el Reglamento N° 24 de las Naciones Unidas revisión 2 incluida la serie 03 de enmiendas del 20 de abril de 1986 (ensayo en regímenes estabilizados sobre la curva de plena carga), según se detalla en el Anexo Ñ que forma parte de la presente reglamentación.

2.2.4. Emisiones de material particulado por el escape.

A partir del 1° de Enero de 1996, la emisión de material particulado por el tubo de escape de los motores ciclo Diesel y de los vehículos pesados con ellos equipados, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MATERIAL PARTICULADO*	0,4 g/kWh

*En el caso de motores con una potencia de 85 kW o menos, el valor límite se multiplica por un coeficiente UNO CON SIETE DECIMAS (1,7).

A partir del 1° de Enero del año 2000, la emisión de material particulado por el tubo de escape de los motores ciclo Diesel y de los vehículos pesados con ellos equipados, no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MATERIAL PARTICULADO*	0,15 g/kWh

*En el caso de motores con una potencia de 85 kW o menos, el valor límite se multiplica por un coeficiente UNO CON SIETE DECIMAS (1,7).

La SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO deberá ratificar o rectificar los valores límites de la tabla precedente y las fechas de aplicación, que se establecen como metas a ser cumplidas en función de la disponibilidad de tecnologías apropiadas para el control de las emisiones contaminantes.

Procedimiento de ensayo y medición: La especificación del combustible, los procedimientos de ensayo, los sistemas de toma de muestras y análisis para la determinación de emisiones de material particulado por el tubo de escape de los motores ciclo Diesel, así como la conformidad de la producción, deberán estar de acuerdo con la Directiva 88/77/CEE (3 de Diciembre de 1987) modificada por la Directiva 91/542/CEE (1° de Octubre de 1990) del Consejo de Comunidades Europeas (ciclo de ensayo en 13 estados de carga y regímenes de funcionamiento del motor).

2.2.5. Consideraciones Generales.

El fabricante podrá solicitar a la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO la excepción al cumplimiento de los límites máximos de emisión de gases y material particulado por el escape para los modelos de motores que equipan a vehículos pesados y que representan menos del 20 % de la producción total anual, en cuyo caso los modelos de motores exceptuados deberán cumplir con los límites máximos de emisión inmediatamente anteriores; no obstante, por lo menos el 80 % de la producción total del fabricante deberá cumplir con los límites vigentes.

Los límites máximos establecidos para los vehículos pesados deberán ser garantizados por escrito por el fabricante, por lo menos, durante CIENTO SESENTA MIL KILOMETROS (160.000 km) o CINCO (5) años de uso, aquello que ocurra primero. Dicha garantía a opción del fabricante podrá ser reemplazada si los límites de emisiones son cumplidos con una diferencia del DIEZ POR CIENTO (10 %) en menos del valor límite establecido para cada contaminante.

2.3. Vehículos pesados con motor de ciclo Otto, nuevos.

La SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO establecerá antes del 31 de Diciembre de 1995, los valores límites de emisión de monóxido de carbono, hidrocarburos y óxido de nitrógeno en el tubo de escape para todo vehículo pesado con motor ciclo Otto, en base a los estudios que se realicen y convocará a los fines de análisis a los organismos y entidades afectados al problema.

3. Niveles de emisión sonora para vehículos automotores:

3.1. Nivel sonoro de ruido emitido según método dinámico.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, el nivel sonoro de ruido emitido por todo vehículo automotor nacional o importado no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

Categoría de Vehículos	Valor en dB(A)
a) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad no mayor a los 9 asientos, incluyendo el del conductor.	82
b) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un peso máximo que no exceda	84

los 3.500kg.	
c) Vehículos para el transporte de cargas con un peso máximo que no exceda los 3.500 kg.	84
d) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un peso máximo mayor a los 3.500 kg.	89
e) Vehículos para el transporte de cargas con un peso máximo mayor a los 3.500 kg.	89
f) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un motor cuya potencia sea igual o mayor a 147 kW (200CV).	91
g) Vehículos para el transporte de cargas que tienen una potencia igual o mayor a 147 kW y un peso máximo mayor a los 12.000 kg.	91

A partir del 1° de Enero de 1997, el nivel sonoro de ruido emitido por nueva configuración de vehículo automotor nacional y todo automotor importado no deberá exceder los valores de la siguiente tabla:

Categoría de Vehículos		dB (A)
a) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad no mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor.		77
b) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor; vehículos para el transporte de cargas.	Con un peso máximo que no exceda los 2.000kg.	78
	Con un peso máximo mayor a los 2.000kg. pero que no exceda los 3.500kg.	79
c) Vehículos para el transporte de pasajeros con una capacidad mayor de 9 asientos, incluyendo el del conductor, y con un peso máximo mayor a los 3.500 kg.	Con un motor de una potencia máxima menor a 150 kW (240CV)	80
	Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 150 kW (240CV)	83
d) Vehículos para el transporte de cargas y con un peso máximo mayor a los 3.500 kg	Con un motor de una potencia máxima menor a 75 kW (102CV)	81
	Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 75 kW pero menor a 150 kW ($\geq 102CV$ y $< 204CV$)	83
	Con un motor de una potencia máxima igual o mayor a 150 kW (240CV)	84

Para los vehículos con un peso máximo que no exceda TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg) equipados con motores de ciclo Diesel de inyección directa, los valores límites de la tabla anterior se incrementan en UN DECIBEL A (1 dB (A)).

Procedimiento de ensayo y medición: Los ensayos y la medición del nivel sonoro de ruido emitido según el método dinámico, se efectuarán aplicando la norma IRAM-CETIA 9C.

3.2. Nivel sonoro de ruido emitido según método estático:

Habiéndose realizado el ensayo para medición de ruido emitido según el método dinámico, y estando el vehículo para su homologación, se deberá realizar la medición de nivel sonoro de ruido emitido según el método estático para definir el valor característico de cada configuración de vehículo y obtener una referencia base para evaluar a los mismos cuando estén en uso.

Ningún vehículo en circulación podrá emitir un nivel sonoro de ruido, según el método estático, que sea mayor al valor de referencia homologado para cada configuración de vehículo, con una tolerancia de TRES DECIBELES (3 dB) para cubrir la dispersión de producción, la influencia del ruido ambiente en la medición de verificación y la degradación admisible en la vida del sistema de escape. Para toda configuración de vehículo, en el que el valor no sea homologado por el fabricante o importador por haber cesado su producción, regirá el valor máximo declarado por el fabricante o importador en la respectiva categoría.

Procedimiento de ensayo y medición: La medición del nivel sonoro de ruido emitido, según el método estático, se efectuará aplicando la norma IRAM-CETIA 9 C-1.

4. Niveles de emisión de contaminantes para vehículos automotores,

4.1. Vehículos automotores usados equipados con motor de ciclo Otto.

Todo vehículo automotor equipado con motor de ciclo Otto en circulación deberá cumplir con los siguientes límites de emisiones de gases de escape medidos en marcha lenta, referido al uso de nafta comercial:

4.1.1. Vehículos en circulación fabricados entre el 1° de Enero de 1983 hasta el 31 de Diciembre de 1991:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA	4,5%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA	900 ppm

4.1.2. Vehículos en circulación fabricados entre el 1° de Enero de 1992 hasta el 31 de Diciembre de 1994:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA	3,0%

HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA	600 ppm
-------------------------------	---------

4.1.3. Vehículos en circulación fabricados a partir del 1° de Enero de 1995:

CONTAMINANTE	VALOR LIMITE
MONOXIDO DE CARBONO EN MARCHA LENTA	2,5%
HIDROCARBUROS EN MARCHA LENTA	400 ppm

Procedimiento de ensayo y medición: Los métodos de ensayo y en el ANEXO N que forma parte de la presente reglamentación.

4.2. Vehículos automotores equipados con motor de ciclo Diesel, usados.

Todo vehículo automotor equipado con motor ciclo Diesel en circulación deberá cumplir con los siguientes límites de partículas visibles (humos negros) por el tubo de escape en aceleración libre, referidos al uso de gas oíl comercial:

4.2.1. Vehículos en circulación desde el 1° de Julio de 1994:

Medición por filtrado: INDICE BACHARACH 6
Medición con opacímetro: COEFICIENTE DE ABSORCION 2,62 m ⁻¹

A partir del 1° de Julio de 1997 los vehículos que se encuentren en circulación desde el 1° de Julio de 1994:

Medición por filtrado: INDICE BACHARACH 5
Medición con opacímetro: COEFICIENTE DE ABSORCION 2,62 m ⁻¹

4.2.2. La SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO establecerá nuevos límites de partículas visibles (humo) para vehículos automotores usados.

Procedimiento de ensayo y medición: Los métodos de ensayo y de medición de partículas visibles (humo) en aceleración libre, están establecidos en el ANEXO Ñ que forma parte de la presente reglamentación.

5. Condiciones generales.

5.1. Vehículos automotores equipados con motor de ciclo Otto, nuevos.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, los fabricantes de vehículos automotores equipados con motor de ciclo Otto deberán proveer al consumidor (a través del manual del usuario del vehículo) y a la red de servicio autorizado (a través del manual de servicio), las siguientes especificaciones:

- a) emisión de monóxido de carbono e hidrocarburos en marcha lenta, expresada en porcentaje (%) y partes por millón (ppm), respectivamente;
- b) velocidad angular del motor en marcha lenta, expresada en revoluciones por minuto (rpm);
- c) ángulo de avance inicial de ignición, expresado en grados sexagesimales (°);
- d) otras especificaciones que el fabricante juzgue necesario divulgar para el correcto mantenimiento del vehículo, atendiendo al control de las emisiones.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, los fabricantes de vehículos livianos equipados con motor de ciclo Otto deberán declarar antes del último día hábil de cada semestre, los valores de la media y el desvío estándar de las emisiones en marcha lenta, en ciclo de manejo y evaporativas, de acuerdo a los ensayos establecidos en el párrafo 2.1., para todas las configuraciones de los vehículos en producción; todos los valores deben representar los resultados del control de calidad efectuado por el fabricante. El informe debe explicar los criterios utilizados para la obtención de los resultados y conclusiones.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, los fabricantes de vehículos pesados equipados con motor ciclo Otto deberán declarar antes del último día hábil de cada semestre, los valores típicos de emisión de monóxido de carbono e hidrocarburos en marcha lenta y los valores típicos de emisión de monóxido de carbono, hidrocarburos y óxido de nitrógeno en ensayo bajo carga de todas las configuraciones de los vehículos en producción. Los informes de los ensayos realizados deberán quedar a disposición de la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO, para consulta.

5.2. Vehículos equipados con motor de ciclo Diesel.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, los fabricantes de vehículos automotores equipados con motores de ciclo Diesel deberán proveer al consumidor (a través del manual del usuario del vehículo) y a la red de servicio autorizado (a través del manual de servicio), los valores máximos especificados para la emisión por el escape de partículas visibles (humo) según el procedimiento de aceleración libre, teniendo en cuenta el valor certificado en el punto 2.2.3. La emisión de partículas visibles deberá ser expresada simultáneamente en las siguientes unidades: grado de ennegrecimiento del elemento filtrante y opacidad.

A partir de las fechas de entrada en vigencia de las exigencias de Reglamentación, los fabricantes de vehículos automotores con motor de ciclo Diesel deberán declarar antes del último día hábil de cada semestre, los valores de la media y el desvío estándar de las emisiones de partículas visibles (humo), monóxido de carbono, hidrocarburos, óxido de nitrógeno y material particulado, de acuerdo a los ensayos establecidos en el párrafo 2.2., para todas las configuraciones de vehículos en producción; todos los valores deben representar los resultados del control de calidad efectuado por el fabricante. El informe debe explicar los criterios utilizados para la obtención de los resultados y conclusiones. Los informes de los ensayos realizados deberán quedar a disposición de la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO, para consulta.

Para los vehículos livianos equipados con motor de ciclo Diesel se aceptará como alternativa al párrafo 2.1.1., la certificación de las emisiones contaminantes según los valores límites, los métodos de ensayo y medición establecidos en el párrafo 2.2.1. del presente artículo.

5.3. Requisitos para todos los motores y vehículos automotores.

Previo a la emisión de la Licencia para Configuración de Modelo, cuyas características se establecen en el Artículo 28 de la presente Reglamentación, se requiere la aprobación por la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO de los aspectos relativos a emisiones de gases contaminantes y ruido, la cual determinará el procedimiento para la obtención del Certificado de Aprobación.

Los vehículos livianos no están sujetos a los requerimientos del punto 2.1. siempre que los motores Diesel que los equipan estén certificados de acuerdo con los requisitos del punto 2.2.

Los motores Diesel que equipan a los vehículos pesados no están sujetos a los requerimientos del punto 2.2., siempre que los vehículos estén certificados de acuerdo con los requisitos del punto 2.1.

Para la certificación de emisiones contaminantes y ruido la Autoridad Competente podrá aceptar ensayos realizados en otros países, la cual determinará el procedimiento a seguir.

Para la aprobación de las configuraciones de los vehículos en lo referente a las emisiones contaminantes, se aceptarán las homologaciones realizadas según:

- El CFR ("Code of Federal Regulations" de los Estados Unidos de América), Título 40 - Protección del Ambiente, Parte 86 (para modelos de vehículos año 1987 y posteriores) o equivalentes.

- Las Directivas 91/441/CEE (26 de Junio de 1991), 93/59/CEE (28 de Junio de 1993), 94/12/CEE (23 de Marzo de 1994) o posteriores de la Comunidad Económica Europea.

- Las Directivas 88/77/CEE (3 de Diciembre de 1987), 91/542/CEE (1° de Octubre de 1990) o posteriores de la Comunidad Económica Europea.

Para la aprobación de las configuraciones de los vehículos en lo referente al ruido emitido, se aceptarán las homologaciones realizadas según:

- Las Directivas 81/334/CEE (13 de Abril de 1981), 84/424/CEE (3 de Setiembre de 1984) o posteriores de la Comunidad Económica Europea.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, todo fabricante de vehículos deberá divulgar y destacar en los manuales de servicio y del usuario del vehículo, información sobre la importancia del correcto mantenimiento del vehículo para la reducción de la contaminación del medio ambiente.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, todo material de propaganda relativo a un modelo de vehículo, con contenido técnico (fichas técnicas y manual del usuario), deberá informar el consumo de combustible, la potencia del motor en las condiciones de certificación y su conformidad con los límites máximos de emisión de contaminantes. Para vehículos livianos el valor correspondiente será el resultante de las mediciones efectuadas en el ciclo de manejo para determinar emisiones por escape. Para vehículos pesados será el consumo obtenido en los ensayos de emisiones por escape.

Los fabricantes deberán enviar mensualmente a la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO los datos de venta por modelo, una vez iniciada la comercialización.

A partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Reglamentación, el tornillo de regulación de la mezcla aire-combustible en marcha lenta y otros ítems regulables de calibración de motor, que puedan afectar significativamente la emisión de gases, deberán ser lacrados por el fabricante o poseer limitaciones para su regulación, debiendo el vehículo responder, en cualquier punto de la regulación permitida, a los límites de emisión de gases establecidos en el presente artículo.

El fabricante del vehículo y/o motor deberá presentar a la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO un informe de las piezas, conjuntos y accesorios que ejerzan influencia significativa en las emisiones de gases de la configuración del vehículo, para la cual se solicita homologación. Tales piezas, conjuntos y accesorios sólo podrán ser comercializados para reposición y mantenimiento observando las mismas especificaciones del fabricante del vehículo y/o motor a que se destinen y tuvieran aprobación de control de calidad.

En el caso de piezas, conjuntos o cualquier accesorio que fueren comercializados sin la aprobación del fabricante del vehículo o motor a que se destinen, será necesario obtener el Certificado de Aprobación, conforme a los procedimientos establecidos por la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO.

Los documentos e informaciones a los que tuviera acceso dicha SECRETARIA, que fueren considerados como confidenciales por el fabricante, deberán ser utilizados estrictamente para el cumplimiento del artículo y no se podrán dar a conocimiento público o de otras industrias, sin la expresa autorización de aquél. Los resultados de ensayos de vehículos o motores en producción no son considerados confidenciales y, si estadísticamente fueren significativos, pueden ser utilizados en la elaboración de informaciones que serán divulgadas, previa comunicación al fabricante.

El procedimiento para la Certificación de Conformidad de producción con los límites máximos de emisión y para la certificación de calidad de las piezas de reposición, serán establecidos por la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO.

Los pedidos de Aprobación de cada Configuración de Modelo de motores y/o vehículos automotores livianos y pesados comercializados en el país, deberán ser presentados junto con los formularios de características técnicas cuyo texto y requerimientos constituyen el ANEXO O de la presente reglamentación.

Incisos b) y c) Sin reglamentar.

d) La DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS del MINISTERIO DE JUSTICIA, previo a la inscripción inicial de un vehículo CERO KILÓMETRO (0 km), de producción seriada, exigirá al fabricante o importador las correspondientes Licencia para Configuración de Modelo (LCM) y Licencia de Configuración Ambiental (LCA) o bien, en lugar de ambas, el Certificado de Seguridad Vehicular (CSV).

Asimismo, la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS del MINISTERIO DE JUSTICIA, previo a la inscripción inicial de un vehículo automotor nacionalizado de acuerdo a lo establecido en el Decreto N° 110 del 15 de febrero de 1999, exigirá la acreditación del cumplimiento de las condiciones de seguridad

activas y pasivas y de emisión de contaminantes, establecidas en la Ley N° 24.449 y sus modificatorias y su reglamentación y el cumplimiento de otros requisitos que hagan a su circulación (pesos, dimensiones y salientes para poder ser librados al tránsito público).

A estos efectos, los vehículos importados en estado usado deberán presentar, de manera previa a su inscripción inicial ante la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, la Certificación de Seguridad Vehicular que los organismos técnicos competentes establezcan.

Los vehículos que obtengan dicha certificación de seguridad vehicular portarán una placa identificatoria del tipo convencional, que será entregada por la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS en su inscripción inicial, junto con toda la documentación necesaria para circular de acuerdo a sus características técnicas y conforme lo prescripto en el artículo 40 del presente Anexo 1.

Aquellos vehículos que por sus características y/o prestaciones técnicas no reúnan los requisitos y estándares establecidos en la reglamentación de la certificación de seguridad vehicular portarán una placa identificatoria alternativa, que será entregada por la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS en su inscripción inicial, quedando su circulación restringida a los alcances que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y/o la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL, en el marco de sus competencias.

Para los casos de los vehículos de categorías M1 y N1, conforme las categorías establecidas en el Anexo A del presente decreto, se podrá gestionar el Certificado de Seguridad Vehicular (CSV) ante la autoridad correspondiente. Aquellos vehículos que cuenten con dicho certificado se encuentran aptos para tramitar su inscripción inicial en la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS y circular en la vía pública. Dichos vehículos deberán cumplir con los requisitos ambientales que determine la Autoridad de Aplicación en la materia. Quedan comprendidos en este supuesto los acoplados usados, carretones y vehículos especiales o cuyo porte exceda los parámetros establecidos.

Quedan exceptuados los vehículos antiguos de colección, existentes en el país o que sean importados, a los cuales no se les requerirá la Certificación de Seguridad Vehicular para su inscripción en la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS y la correspondiente expedición de su Título de Propiedad, Cédula de Identificación del Automotor y placas de identificación de dominio. Su inscripción no habilitará su circulación, hasta tanto no obtenga la Revisión Técnica Obligatoria Especial.

Por otra parte, los acoplados, remolques y trailers destinados al traslado de equipaje, pequeñas embarcaciones deportivas o elementos de recreación familiar, comprendidos en la categoría O1, remolcados por vehículos automotores de uso particular deberán presentar ante la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, la certificación de seguridad vehicular que por normas complementarias se establezca.

Se considerará por cumplido el requisito siempre que esté autorizada y/o habilitado el uso de dichos acoplados, remolques y trailers en alguno de los siguientes países o grupos de países:

A. AUSTRALIA

B. CANADÁ

C. CONFEDERACIÓN SUIZA

D. UNIÓN EUROPEA

E. ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

F. NUEVA ZELANDA

G. ESTADO DE ISRAEL

H. JAPÓN

I. REINO UNIDO DE GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE

J. PAÍSES INTEGRANTES DEL MERCOSUR

Para acreditar tal fin, debe contar con documentación respaldatoria de la autorización o habilitación correspondiente.

Dichos vehículos portarán una placa identificatoria alternativa, que será entregada por la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, la cual tendrá las características que determine la Autoridad de Aplicación.

(Inciso d) sustituido por Decreto N° 196/25)

e) En lo referente al inciso e) del Artículo 33 y al inciso d) del Artículo 40 - Requisitos para Circular-, de la Ley de Tránsito, se deberá cumplir con la identificación de vehículos (VIN) y las placas de identificación de dominio, según lo detallado a continuación:

1.- La DIRECCION NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CREDITOS PRENDARIOS, del MINISTERIO DE JUSTICIA, es la Autoridad Competente de aplicación en todos los aspectos relativos a la identificación de vehículos (VIN), a la grabación del número de motor y a las placas de identificación de dominio. Además, podrá establecer el grabado del número de dominio en motor y/o chasis en la oportunidad y forma que ésta determine u otros códigos identificatorios que establezca.

2.- La identificación de vehículos (VIN), la grabación del número de motor y las placas de identificación de dominio, son obligatorias para todos los vehículos automotores de fabricación

nacional o importados, a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente reglamentación. Con el objeto de adecuar la grabación del número de identificación (VIN) en los modelos de vehículos en producción, entrará en vigencia con carácter obligatorio a partir del 1° de Enero de 1996.

3.- La grabación del número de identificación de vehículos (VIN) deberá efectuarla el fabricante, como mínimo en un punto de localización del chasis o carrocería monobloque de acuerdo con las especificaciones vigentes y formatos establecidos por la norma internacional ISO 3779, con una profundidad mínima de DOS DECIMAS DE MILIMETRO (0,2 mm). Además de esta grabación en el chasis o carrocería monobloque de los vehículos automotores, el fabricante deberá identificar como mínimo con los caracteres VIS previstos en la norma ISO 3779, debiendo realizarla por grabación de profundidad mínima de DOS DECIMAS DE MILIMETRO (0,2 mm.) en la chapa o bien por etiqueta autoadhesiva, la que será destruible en caso de tentativa de remoción. En caso de utilizarse etiquetas autoadhesivas, las mismas deberán contar con la previa aprobación del REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR. Dicha identificación con los caracteres VIS deberá ser efectuada en los siguientes compartimientos y componentes:

- a) En el piso del vehículo, bajo uno de los asientos delanteros;
- b) En el montante de la puerta delantera lateral derecha;
- c) En el compartimiento del motor;
- d) En el parabrisas, o al menos en uno si es dividido, y en la luneta si existiese;
- e) En por lo menos DOS (2) vidrios en cada lado del vehículo, cuando existiese, exceptuando los ventiletes.

Las identificaciones indicadas en d) y e) serán grabadas de acuerdo a lo previsto en el párrafo anterior en los vidrios en forma indeleble, sin especificación de profundidad y de forma tal que si son adulteradas deberán acusar señales de alteración a simple vista.

Los vehículos semiterminados (sin cabina, con cabina incompleta, tales como los chasis para omnibus), quedan exceptuados de las identificaciones previstas, las que serán implantadas por el fabricante que complementa el vehículo con la respectiva carrocería.

Las identificaciones previstas, deberán efectuarse en la fábrica del vehículo o en otro local, bajo la responsabilidad del fabricante o importador antes de su comercialización.

En el caso de chasis o carrocería monobloque no metálico la identificación deberá estar grabada en placas metálicas incorporadas por moldeo en el material del chasis o de la carrocería monobloque durante su fabricación.

Para todos los fines previstos en el punto 3, el décimo dígito del VIN (número de identificación del vehículo) que prevé la norma ISO 3779 está reservado para la identificación del año-modelo.

En los vehículos de DOS (2) o TRES (3) ruedas, las grabaciones serán hechas como mínimo en DOS (2) lugares, una en la columna de soporte de la dirección y la otra en el chasis (cuadro).

En los vehículos remolques y semirremolques, las grabaciones serán hechas como mínimo en DOS (2) puntos localizados en el chasis en lugar visible a criterio del fabricante.

Las regrabaciones y las eventuales sustituciones o reposiciones de etiquetas y plaquetas cuando sean necesarias, dependerán de la autoridad competente indicada en el punto 1.-, encargada de la registración de los vehículos y solamente serán procesados por establecimientos por ella habilitados, mediante la comprobación de la propiedad del vehículo.

4.- El motor deberá estar identificado mediante un código alfanumérico grabado bajo relieve, con una profundidad mínima de DOS DECIMAS DE MILIMETRO (0,2 mm.) en el bloque, en el lugar declarado por el fabricante o importador a la Autoridad Competente.

5.- Los vehículos deben tener en sus partes delantera y trasera una zona apropiada para fijar las placas de identificación de dominio, cuyas dimensiones mínimas se indican seguidamente:

- ANCHO: CUATROCIENTOS MILIMETROS (400 mm).

- ALTURA: CIENTO TREINTA MILIMETROS (130 mm).

La distancia entre centros de los agujeros o ranuras de fijación de las placas en los lugares destinados al efecto, debe estar comprendida entre CIENTO SESENTA MILIMETROS (160 mm.) y CIENTO NOVENTA Y CINCO MILIMETROS (195 mm.).

Las placas de identificación de dominio deberán ser confeccionadas en metal no oxidable. La cantidad de caracteres alfanuméricos, el color, modificaciones dimensionales y otras características serán establecidas por la autoridad competente indicada en el punto 1.-.

CAPITULO II

PARQUE USADO

ARTICULO 34.- REVISIÓN TÉCNICA OBLIGATORIA. La SECRETARÍA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMÍA será la Autoridad de Aplicación del Sistema de Revisión Técnica Obligatoria (RTO).

1.- La SECRETARÍA DE TRANSPORTE registrará a los talleres de revisión técnica de cualquier jurisdicción que realicen la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) de vehículos de cualquier categoría.

2.- La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) podrá ser realizada en cualquier taller, concesionaria o importador de vehículos, independientemente del lugar de radicación de la unidad, que sea capaz de corroborar técnicamente las condiciones mínimas requeridas para la calificación del estado del vehículo, a cuyos fines será considerado Taller de Revisión Técnica (TRT).

Todo taller calificado, con instalaciones aptas y el equipamiento adecuado, podrá realizar la revisión técnica de todo tipo de vehículo ya sea de uso particular o comercial, de pasajeros o de carga, antiguo o especial.

3.- Todas las unidades se revisarán ajustándose a lo previsto en el ANEXO J del presente decreto.

4.- Las revisiones deberán acreditarse obligatoriamente mediante el respectivo Certificado de Revisión Técnica (CRT), el cual deberá ser inmediatamente comunicado a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE para su incorporación a la base de datos y para el control de su vigencia. Realizada la revisión, el taller de Revisión Técnica Obligatoria deberá entregar una identificación para adherir al parabrisas delantero con el fin de facilitar el control a simple vista por parte de la autoridad de

fiscalización en la vía pública. También entregarán un certificado digital que tendrá la misma validez que la identificación física.

5.- Las unidades particulares CERO KILÓMETRO (0 km) que se incorporen al parque automotor tendrán un plazo de gracia de SESENTA (60) meses contados a partir de su fecha de patentamiento inicial para realizar su primera Revisión Técnica Obligatoria (RTO) Periódica, con excepción de los vehículos importados usados que carecen de Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y/o Licencia de Configuración Ambiental (LCA) cuya antigüedad se contará a partir de la fecha de fabricación en origen. Todos los vehículos que no sean de uso particular realizarán la primera Revisión Técnica Obligatoria (RTO), según lo disponga la autoridad jurisdiccional correspondiente, que en ningún caso podrá disponer un plazo de gracia mayor a los DOCE (12) meses contados desde el patentamiento inicial, con excepción de los vehículos importados usados que carecen de Licencia de Configuración de Modelo (LCM) y/o Licencia de Configuración Ambiental (LCA) cuya antigüedad se contará a partir de la fecha de fabricación en origen.

6.- La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) Periódica para las unidades particulares tendrá una vigencia efectiva de VEINTICUATRO (24) meses contados a partir de la fecha de revisión, cuando la antigüedad del vehículo no exceda los DIEZ (10) años desde su patentamiento inicial; para los vehículos de mayor antigüedad tendrá una vigencia efectiva de DOCE (12) meses.

Para estos casos la autoridad jurisdiccional puede establecer plazos mayores, salvo que se trate de vehículos que no sean de uso particular, para los cuales la vigencia no puede ser mayor a DOCE (12) meses.

7.- Los vehículos detectados en inobservancia a lo establecido en los ítems 5 y 6 podrán ser emplazados en forma perentoria por la autoridad jurisdiccional a efectuar la Revisión Técnica Obligatoria (RTO), sin perjuicio de la aplicación de las penalidades correspondientes.

8.- Los vehículos que no pudieran acreditar la realización de la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) serán emplazados a efectuar la misma y no podrán salir de la jurisdicción en la que se encuentran radicados sin cumplimentar la misma, sin perjuicio de la aplicación de las penalidades correspondientes.

9.- Todos los vehículos que integran las categorías L, M, N y O podrán ser sometidos a una Revisión Rápida y Aleatoria (RRA) (entendida como aquella que se realiza a la vera de la vía), que tendrá carácter gratuito. Toda jurisdicción podrá exigir que cualquier vehículo que circule por ella supere los requisitos exigidos por la Revisión Rápida y Aleatoria (RRA). Efectuada la misma RRA se la asentará en el Certificado de Revisión Técnica (CRT) haciéndose constar las anomalías que presente el vehículo y, en caso de que las mismas no impidan la circulación, el plazo para su reparación.

10.- 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.

11.- Cada autoridad jurisdiccional deberá establecer un régimen de sanciones a aplicar a todos los talleres que funcionen bajo su jurisdicción, el que deberá contemplar sanciones de apercibimiento,

suspensión temporaria y cierre definitivo, pudiendo establecer sanciones económicas, de conformidad con lo previsto en el Anexo 2 de este decreto.

12.- La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) será efectuada por Talleres de Revisión Técnica (TRT) que funcionarán bajo la dirección técnica de un profesional responsable, quien deberá ser ingeniero matriculado con incumbencias específicas en la materia.

13.- Todos los vehículos automotores propulsados a gas natural comprimido (GNC) o a gas natural licuado (GNL), para poder acceder a la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) deberán exhibir el cumplimiento de la Resolución N° 139 del 17 de marzo de 1995 del ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS (ENARGAS) y sus modificatorias o ampliatorias.

14.- Cada Taller de Revisión Técnica (TRT) contará con un sistema de registro de revisiones en el que se documentarán todas las revisiones técnicas efectuadas, sus resultados y las causales de rechazo en caso de corresponder.

15.- Todo Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá contar como mínimo con los siguientes elementos mecánicos e instrumentales que deberá validar ante la Autoridad de Aplicación, para su funcionamiento:

- a. Alineador óptico de faros con luxómetro incorporado.
- b. Detector de holguras.
- c. Calibre para la medición de la profundidad de dibujo de la banda de rodamiento de neumáticos.
- d. Sistema de medición para la determinación de la intensidad sonora emitida por el vehículo (decibelímetro).
- e. Analizador de gases de escape para vehículos con motor ciclo Otto (CO y HC).
- f. Analizador de humo de gases de escape para vehículos con motor ciclo Diesel (opacímetro o sistema de medición por filtrado).
- g. Instalaciones con elevador o fosa de inspección.
- h. Crique o dispositivo para dejar las ruedas suspendidas y libres.
- i. Lupas de DOS (2) y CUATRO (4) dioptrías.
- j. Téster.
- k. Frenómetro (Desacelerómetro).
- l. Dispositivo de verificación de alineación de dirección.

m. Dispositivo de control de amortiguación.

n. Herramientas manuales e instrumentos menores de uso corriente y dispositivos para calibración del equipamiento.

El Taller de Revisión Técnica estará facultado para adicionar a los elementos consignados, todas aquellas máquinas o elementos que puedan mejorar la operación sin que redunde en demoras o fraccionamientos de la inspección.

La Autoridad de Aplicación podrá actualizar el listado de equipamiento mínimo exigible.

16.- El Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá efectuar la revisión del vehículo en un mismo predio y en un solo acto.

17.- El Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá efectuar la revisión del vehículo evaluando el estado general de éste en función del riesgo que pueda ocasionar su circulación en la vía pública y de las condiciones específicas exigidas de acuerdo al servicio que preste, cuando éste no sea de estricto uso particular.

A estos efectos, todo vehículo podrá quedar comprendido en uno de los TRES (3) grados de calificación siguiente, en función de las deficiencias observadas:

1. APTO: No presenta deficiencias o las mismas no inciden sobre los aspectos de seguridad para circular en la vía pública.

2. CONDICIONAL: Denota deficiencias que exigen una nueva inspección; debiéndose, en la oportunidad de la reinspección, controlar los aspectos que presentaron deficiencias en la primera instancia.

2. a. Cuando los vehículos sean de carácter particular, éstos tendrán un plazo máximo de SESENTA (60) días para realizar la nueva inspección.

2. b. Cuando los vehículos no sean de carácter particular, éstos tendrán un plazo máximo de TREINTA (30) días para realizar la reinspección, intervalo durante el cual no podrán prestar servicios de transporte.

3. RECHAZADO: Impedirá al vehículo circular por la vía pública. Exigirá una nueva inspección técnica total de la unidad.

18.- El director técnico, ante deficiencias en la unidad, procederá a la calificación del vehículo haciendo constar la anomalía detectada, otorgando una nueva fecha de verificación. Transcurrido dicho plazo, la unidad calificada como condicional no podrá circular por la vía pública.

19.- Cuando un vehículo calificado como condicional o como rechazado no concurre a la segunda inspección en el plazo otorgado, el taller deberá comunicar esta situación a la autoridad jurisdiccional.

20.- El Taller de Revisión Técnica (TRT) deberá contar con un Sistema de Registro de Revisiones en formato digital que se utilizará para asentar las verificaciones realizadas, el resultado de las mismas y, de corresponder, el motivo de rechazo.

En este sistema también deberán asentarse las altas y las bajas del personal, haciéndolas constar en la columna de observaciones.

21.- El director técnico tendrá la obligación de emitir y rubricar el Certificado de Revisión Técnica (CRT) con los datos requeridos según lo establecido en el Anexo J de esta reglamentación, el cual caducará automáticamente con la vigencia de la inspección.

22.- El director técnico del taller no podrá ocupar ningún cargo en otro taller habilitado a los mismos fines en un mismo horario.

23.- Los vehículos antiguos de colección existentes en el país, o que se importen al amparo del inciso e) del artículo 7° del Decreto N° 110 del 15 de febrero de 1999, tendrán la capacidad de circulación de acuerdo al resultado que -conforme a sus características y/o prestaciones técnicas- arroje la Revisión Técnica Obligatoria Especial aprobada por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, cuya vigencia será de TRES (3) años. El certificado de Revisión Técnica Obligatoria Especial reemplaza y satisface el requerimiento de Certificado Nacional de Revisión Técnica Vehicular a todos los efectos legales, siendo su portación obligatoria.

Los vehículos automotores, carretones, remolques y semirremolques de construcción fuera de normas, que por sus pesos y/o dimensiones no puedan ingresar a un taller de Revisión Técnica Obligatoria, realizarán una Inspección Técnica Especial, en la cual un ingeniero matriculado con incumbencias en la materia verificará la operatividad funcional de los dispositivos de seguridad activa y pasiva de la unidad y emitirá un Certificado de Aptitud Técnica (CAT), cuya vigencia será anual. Dicho documento reemplaza y satisface el requerimiento de Certificado Nacional de Revisión Técnica Vehicular a todos los efectos legales, siendo su portación obligatoria.

(Artículo sustituido por Decreto N° 196/25)

ARTICULO 35.- TALLERES DE REPARACIÓN.

1. La clasificación de los talleres de reparación y de servicio se ajustará a lo establecido en el Anexo K que es parte de la presente reglamentación.

2. La autoridad jurisdiccional podrá otorgar a los talleres de reparación la habilitación para una o varias de las especialidades que el solicitante requiera, de conformidad a las categorizaciones indicadas en la 'Clasificación de Talleres y Servicios' que, como Anexo K, forma parte de la presente.

3. El organismo nacional competente establecerá la nómina de conjuntos o subconjuntos de autopartes de seguridad y piezas comprendidas dentro de cada especialidad, y los manuales de procedimiento de reparación y servicios.

4. Será condición de habilitación de los talleres y servicios incluidos en el Anexo K de la presente, contar, además de cumplir con los requisitos del artículo 35 de la ley, con las herramientas y equipos adecuados a la o las especialidades para las cuales soliciten su habilitación.

5. La autoridad jurisdiccional podrá realizar todas las verificaciones y comprobaciones que estime pertinentes, a efectos del control de los talleres y servicios habilitados.

6. Quienes no posean título técnico o profesional en la especialidad, para ser Director Técnico responsable de los Talleres de Reparación, deberán obtener el certificado que los habilite en la especialidad de acuerdo a los requerimientos exigidos por los organismos competentes.

7. Los Directores Técnicos de los talleres CLASE 1, 2 y 3, deberán poseer los grados de capacitación o aptitud que a continuación se indican:

a. Profesional universitario a cargo, con título habilitante con incumbencia en la materia para:

- Modificación de chasis, retiro o agregado de conjuntos.
- Modificación de carrocerías.
- Modificación de los Sistemas de Seguridad siguientes: Sistema de Frenos, Sistema de Dirección, Sistema de Suspensión, Sistema de Transmisión.
- Modificación de motores o repotenciación.

Se entenderá por 'modificación' a todo trabajo que signifique un cambio o transformación de las especificaciones del fabricante para el modelo de vehículo.

Cuando los talleres efectúen modificaciones, deberán emitir la certificación correspondiente, la que tendrá validez suficiente para realizar cualquier trámite posterior y frente a cualquier autoridad que la requiera. La certificación será emitida por el taller que haya efectuado esa modificación y deberá ser rubricada por un profesional con título habilitante e incumbencias en la materia.

b. Conforme lo prescrito en el punto 6 precedente, exceptúanse por única vez a aquellos talleres mecánicos y gomerías que a la fecha de entrada en vigencia de esta reglamentación se encuentren habilitados por la autoridad jurisdiccional, sin perjuicio de asumir todas las responsabilidades prescritas en el punto 11, para el caso de los talleres de reparación o cambio de elementos, de:

- Motores.
- Chasis.
- Dirección.
- Suspensión.

- Frenos.
- Carburación y encendido.
- Inyección de combustible.
- Conversión de vehículo de combustibles líquidos a gaseoso o eléctrico.
- Control de humos y contaminantes.
- Alineación y balanceo.
- Sistema de transmisión.
- Sistema eléctrico e iluminación.
- Sistema de combustible.
- Instrumental y accesorios.
- Cerraduras de seguridad.

Se entenderá por reparación o cambio de elementos a los trabajos que se realicen cumpliendo con las especificaciones del fabricante de cada modelo de vehículo.

En aquellos casos en que la reparación no implique cambio de elementos que se realicen cumpliendo con las especificaciones del fabricante de cada modelo de vehículo, ya sea por desgaste natural o desperfectos técnicos, se requerirá la certificación correspondiente. La misma será emitida por el taller que haya efectuado esa reparación y deberá ser rubricada por un profesional con título habilitante e incumbencias en la materia.

Será condición suficiente, para los profesionales que certifiquen las tareas de reparación y modificación realizadas en los talleres, tener título habilitante con incumbencias en la materia.

c. Obligación del Director Técnico autorizado conforme a las normas y resoluciones emanadas por el actual Ente Nacional Regulador del Gas (ENARGAS), hasta tanto se conforme el Ente Nacional Regulador del Gas y la Electricidad, en la instalación y/o reparación de vehículos automotores impulsados a Gas Natural Comprimido (GNC) o Gas Natural Licuado (GNL).

d. Sólo requerirán habilitación específica los talleres de reparación y servicios no incluidos en los literales a. al c.

8. Los servicios de clase 4, 5, y 6, y otros no incluidos en la presente reglamentación, deberán realizar su actividad según los manuales de servicio específicos.

9. Un mismo taller podrá tener más de un Director Técnico de la misma o de distintas especialidades para las cuales se lo ha habilitado.

10. Los talleres de reparación o servicios deberán fijar en lugar visible el certificado de habilitación, el que consignará las especialidades que podrán ser materia de la actividad del mismo.

11. Sin perjuicio de las normas generales atributivas de la responsabilidad civil y penal, el Director Técnico de un taller o servicio responderá específicamente en aquellos casos en los que las deficiencias en las reparaciones, montajes o recambios con piezas no autorizadas ni certificadas, o utilización de materiales no normalizados, sean causa de accidentes de tránsito.

12. A los fines estadísticos y de estudio sectorial, las distintas autoridades jurisdiccionales remitirán anualmente al organismo nacional competente, en forma sucinta y normalizada, todas aquellas novedades emergentes de la habilitación y registro de talleres y servicios, estableciendo lo referente a la fecha y forma de presentación de la información requerida.

13. El taller debe disponer de un sistema de registro de reparaciones que contendrá los siguientes datos:

a. Número de orden.

b. Fecha.

c. Marca.

d. Modelo.

e. Año de patentamiento o fabricación.

f. Dominio.

g. Titular.

h. Reparaciones efectuadas (con el listado de los elementos cambiados).

i. Final de obra o motivo de retiro de la unidad sin final de obra, indicando reparaciones faltantes.

j. Observaciones.

k. Firma del Director Técnico.

l. Firma del responsable del vehículo.

Un comprobante del registro debe ser entregado al usuario y su copia será archivada *por el taller*. *El sistema de registro de reparaciones puede estar incluido junto al de facturación.*
(Artículo sustituido por Decreto N° 196/25)

TITULO VI

LA CIRCULACION

CAPITULO I

REGLAS GENERALES

Art. 36. — PRIORIDAD NORMATIVA.— Sin reglamentar.

Art. 37. — EXHIBICIÓN DE DOCUMENTOS. Los únicos documentos exigibles, son:

1. Licencia de conductor
2. Constancia de identificación del vehículo.
3. Constancia de Revisión Técnica Obligatoria”

Los documentos precitados podrán ser exhibidos en formato digital o físico.

(Artículo sustituido por Decreto N° 196/259

Art. 38. — PEATONES Y DISCAPACITADOS.— Cuando no existiera senda peatonal habilitada exclusivamente para personas con discapacidad se considera tal a la franja imaginaria sobre la calzada, inmediata al cordón, que comunica la rampa con la senda peatonal.

Art. 39. — CONDICIONES PARA CONDUCIR. Cuando la modalidad de conducción del vehículo sea convencional, en la que su conducción o manejo debe efectuarse mediante el control activo de un conductor, éste deberá conducir con ambas manos sobre el volante de dirección, excepto cuando sea necesario accionar otros comandos.

En aquellos casos en que la modalidad de conducción corresponda a un vehículo autónomo, entendiéndose por tal al vehículo dotado de sistemas complejos como sensores láser, radar, sistema de posicionamiento global y visión computarizada, actuadores y sistemas de comunicación y procesamiento de datos que permite a la unidad complementar, mejorar y asistir la capacidad humana de manejo, control y navegación en entornos y condiciones predeterminadas que permite la vinculación de un punto A con otro B definido por el operador con una seguridad estadística superior al mejor promedio humano, deberán tenerse en cuenta los distintos niveles de automatización y que éstos se correspondan con el grado de autonomía que posee el vehículo, de acuerdo a las siguientes características:

Nivel 0 - Sin automatización en la conducción: En este nivel, el conductor es responsable de todas las tareas de conducción. El vehículo no cuenta con ningún tipo de asistencia automatizada.

Nivel 1 - Asistencia al conductor: En este nivel el vehículo puede asistir al conductor en ciertas funciones específicas como la dirección o el frenado, pero no de manera simultánea. El conductor sigue siendo responsable de supervisar el entorno y realizar las demás tareas de conducción.

Nivel 2 - Automatización parcial: En este nivel el vehículo puede realizar simultáneamente DOS (2) o más funciones de conducción, como la aceleración, la dirección y el frenado, bajo ciertas condiciones específicas. Sin embargo, el conductor debe estar preparado para intervenir en cualquier momento y asumir el control total del vehículo si es necesario.

Nivel 3 - Automatización condicional: En este nivel el vehículo puede llevar a cabo la mayoría de las tareas de conducción en ciertas condiciones predefinidas, pero el conductor debe estar listo para intervenir si el sistema requiere asistencia. El conductor puede realizar otras actividades mientras el vehículo está en modo automatizado, pero debe estar preparado para tomar el control cuando sea necesario.

Nivel 4 - Alta automatización: En este nivel el vehículo puede operar de manera completamente autónoma en la mayoría de las situaciones y entornos, sin necesidad de intervención humana. Sin embargo, el alcance de la autonomía puede estar limitado a ciertas áreas geográficas o condiciones climáticas específicas.

Nivel 5 - Automatización completa: En este nivel el vehículo es completamente autónomo y puede operar de manera segura en cualquier situación y entorno, sin necesidad de intervención humana en absoluto. No hay restricciones geográficas o climáticas para la operación del vehículo en este nivel.

La aprobación inicial de vehículos de este Nivel se hará a modo experimental, previa a la autorización definitiva por parte de la autoridad de aplicación.

Los vehículos autodirigidos deberán contar con un sistema (hardware, sensores, actuadores, sistema de posicionamiento satelital y software) autorizado por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La autorización de dicho sistema será otorgada si se demuestra fehacientemente una siniestralidad menor al promedio de la siniestralidad correspondiente a la conducción humana. Dicha autorización no podrá ser retirada excepto cuando dicha condición deje de cumplirse. Para la compilación de estos datos, la autoridad de aplicación podrá autorizar la circulación provisoria del software o utilizar los datos aportados por sus desarrolladores en otros países.

La Autoridad de Aplicación determinará los modos de conducción autorizados para cada vía del territorio nacional, pudiendo emitir autorizaciones con restricciones geográficas y de velocidad, entre otras, considerando el estadio de desarrollo y pruebas de cada sistema autónomo.

(Artículo sustituido por Decreto N° 196/25)

Art. 40. — REQUISITOS PARA CIRCULAR. El incumplimiento de las disposiciones de este artículo impedirá continuar la circulación hasta que sea subsanada la falta, sin perjuicio de las sanciones pertinentes.

Los conductores deberán contar con:

1. Licencia de conducir vigente acorde al vehículo utilizado.
2. Seguro obligatorio vigente.
3. Cédula de identificación del automotor.

A su vez, la placa identificatoria de dominio debe ajustarse a las características que disponga la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS. Las unidades de las categorías M y N dispondrán de DOS (2) placas, una en la parte delantera y otra en la trasera, mientras que los vehículos de la categoría O, sólo deberán contar con una única placa identificatoria instalada en la parte trasera del automotor.

Todo vehículo automotor, incluido acoplados y semirremolques, destinado a circular por la vía pública, debe llevar la placa de identificación, sin excepción alguna, en el lugar indicado para ello.

Sólo se admitirán en los vidrios los aditamentos que tengan fines de identificación -oficiales o privados-, de acuerdo a lo dispuesto en el inciso q) del artículo 48 de la presente reglamentación.

Además de los requisitos que se indican para permitir su circulación, se deberá cumplir con las condiciones de seguridad previstas en el artículo 29 del presente Anexo 1.

Respecto de los demás requisitos establecidos en el artículo 40 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias, que se refieran a la seguridad vehicular, será la Autoridad de Aplicación la que establezca los estándares mínimos a respetar.

(Artículo sustituido por Decreto N° 196/25)

Art. 41. — PRIORIDADES.— La prioridad de paso en una encrucijada rige independientemente de quien ingrese primero al mismo.

El incumplimiento de cualquiera de los supuestos de este artículo tiene las sanciones establecidas en el Anexo 2.

a) En el caso de encrucijadas de vías de diferente jerarquía no semaforizadas la prioridad de la principal podrá establecerse a través de la señalización específica.

Esta señalización no es necesario colocarla en todas las encrucijadas sobre la vía principal.

b) y c) Sin reglamentar;

d) El cruce de una semiautopista con separador de tránsito debe hacerse de a una calzada por vez, careciendo de prioridad en todos los casos;

e) Al aproximarse un vehículo a la senda peatonal, el conductor debe reducir la velocidad. En las esquinas sin semáforo, cuando sea necesario, deberá detener por completo su vehículo para ceder el paso a los peatones;

f) y g) Sin reglamentar;

Art. 42. — ADELANTAMIENTO.—

a) No puede comenzarse el adelantamiento de un vehículo que previamente ha indicado su intención de hacer lo mismo mediante la señal pertinente;

b) Sin reglamentar;

c) Cuando varios vehículos marchen encolumnados, la prioridad para adelantarse corresponde al que circula inmediatamente detrás del primero, los restantes deberán hacerlo conforme su orden de marcha;

d) al h) Sin reglamentar;

Art. 43. — GIROS Y ROTONDAS.—

a) En las rotondas la señal de giro debe encenderse antes de la mitad de cuadra previo al cruce;

a.1. En caso de estar habilitados por la señalización horizontal o vertical, más de un carril de giro, la maniobra no debe interferir la trayectoria de los demás vehículos que giren por la rotonda;

a.2. Si por el costado derecho o carril especial circulan vehículos de tracción a sangre (bicicletas, triciclos, etc.) y conservan su dirección, los vehículos que giren, deben efectuar la maniobra por detrás de ellos;

b) al e) Sin reglamentar;

Art. 44. — VIAS SEMAFORIZADAS.—

a.1. Aún con luz verde, los vehículos no deben iniciar la marcha hasta tanto la encrucijada se encuentre despejada y haya espacio del otro lado de ella, suficiente como para evitar su bloqueo;

b) al f) Sin reglamentar;

Art. 45. — VIA MULTICARRILES.—

a) y b) Sin reglamentar;

c) La advertencia sobre cambio de carril, mediante la luz de giro, se realizará con una antelación mínima de CINCO SEGUNDOS (5");

d) al g) Sin reglamentar;

Art. 46. — AUTOPISTAS.— En el ingreso a una autopista debe cederse el paso a quienes circulan por ella.

a) al d) Sin reglamentar;

Art. 47. — USO DE LAS LUCES.

Durante la circulación nocturna deben mantenerse limpios los elementos externos de iluminación del vehículo. Sólo podrán utilizarse las luces interiores cuando no incidan directamente en la visión del conductor.

a) Luces bajas: mientras el vehículo transite por Rutas Nacionales de día, deben permanecer encendidas las luces bajas o el sistema de luz de circulación diurna (conocido por sus siglas en inglés: "DRL"), independientemente del grado de luz natural o de las condiciones de visibilidad que se registren, excepto cuando corresponda encender las luces altas.

Asimismo, mientras el vehículo transite por Rutas Nacionales de noche, las luces bajas permanecerán encendidas, excepto cuando corresponda encender las luces altas.

b) Cuando se circula con luces altas, antes de cruzar a un vehículo que circula en sentido contrario se debe cambiar a luces bajas; dicho cambio de luces debe realizarse a una distancia suficiente a fin de evitar el efecto de encandilamiento del conductor.

c) Sin reglamentar.

d) Sin reglamentar.

e) Sin reglamentar.

f) Sin reglamentar.

g) Sin reglamentar.

h) Queda comprendido el sistema "DRL" como alternativa a las luces bajas para la circulación diurna.

En todos los vehículos que se fabriquen se deberá, en la forma y plazo que establezca la autoridad de aplicación, incorporar el dispositivo que permita en forma automática el encendido de las luces bajas en el instante en que el motor sea puesto en marcha.

(Artículo sustituido por Decreto N° 32/18)

Art. 48. —PROHIBICIONES

a.1. Cualquier variación en las condiciones físicas o psíquicas respecto a las tenidas en cuenta para la habilitación, implican:

a.1.1. En caso de incapacidad física o psíquica permanente, y a fin de obtener una nueva habilitación, se deberá adaptar la misma a la nueva condición física o psíquica, de corresponder.

a.1.2. En caso de incapacidad física o psíquica transitoria, corresponderá la imposibilidad de conducir, debiendo considerarse lo siguiente:

a.1.2.1. En el caso de ingesta de alcohol, deberá estarse a lo previsto por la presente reglamentación y, en consecuencia, de detectarse más de MEDIO GRAMO (0,5 g) de alcohol por litro de sangre, su vehículo deberá ser secuestrado en un sitio seguro que deberá establecer la autoridad jurisdiccional competente al efecto y de exceder el gramo de alcohol por litro de sangre, deberá adicionarse la sanción por incurrir en falta grave, prevista por el artículo 86 de la Ley N° 24.449.

a.1.2.2. En el caso de ingesta de drogas (legales o no) se impedirá conducir cuando se alteren los parámetros normales para la conducción segura. En el caso de ingesta de medicamentos, el prospecto explicativo debe advertir en forma resaltada el efecto que produce en la conducción de vehículos. En estos casos, el médico que prescriba este tipo de medicamentos debe hacer la advertencia al paciente de las posibles consecuencias si conduce.

a.1.3. Se consideran alterados los parámetros normales para una conducción segura, cuando existe somnolencia, fatiga o alteración de la coordinación motora, la atención, la percepción sensorial o el juicio crítico, variando el pensamiento, ideación y razonamiento habitual. En tal caso se aplica el artículo 72, inciso a.1. de la presente reglamentación.

b.1. La prohibición de ceder o permitir la conducción a personas sin habilitación para ello, comprende a los dependientes y familiares del propietario o tenedor del vehículo, no pudiendo éste invocar desconocimiento del uso indebido como eximente.

b.2. Se considera permisión a persona no habilitada para conducir cuando el propietario o tenedor o una autoridad de aplicación conocen tal circunstancia y no la han impedido.

c) Sin reglamentar.

d) Sin reglamentar.

e) La autoridad local es la competente para establecer en cada caso la determinación de “zona céntrica de gran concentración de vehículos”.

f) Sin reglamentar.

g) La distancia de seguridad mínima requerida entre vehículos de cualquier tipo que circulan por un mismo carril, es aquella que resulte prudente teniendo en cuenta la velocidad de marcha y las condiciones de la calzada y del clima, teniendo como mínimo una separación en tiempo de por lo menos DOS (2) segundos, con excepción de las unidades para transporte de carga cuya longitud supere los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (20,50 m), cuando circulen en rutas bidireccionales de ambos sentidos de circulación, en cuyo caso la separación será de CIEN METROS (100 m).

h) Cualquier maniobra de retroceso, en los casos permitidos, debe efectuarse a velocidad reducida.

i) En la zona rural el servicio de transporte de pasajeros para recoger o dejar a los mismos, debe ingresar en la dársena correspondiente, de no existir esta, se detendrá en lugares señalizados, lo más lejos posible de la calzada y banquina y con las balizas encendidas.

j) Sin reglamentar.

k.1) Cuando el paso a nivel se encuentre cerrado al paso, el vehículo quedará detenido de modo tal de no entorpecer el tránsito de los vehículos que circulan en sentido paralelo a las vías del ferrocarril.

k.2) En el supuesto de barreras fuera de funcionamiento, el conductor deberá obrar con diligencia al momento de posicionarse en el triángulo de visibilidad anterior a las vías, a los efectos de comprobar la falta de avance de una formación ferroviaria.

l.1) Se entiende por “cubiertas con fallas” las que presentan deterioros visibles, como cortaduras que lleguen al casco, desprendimientos o separaciones del caucho o desgaste de la banda de rodamiento que deje expuestas las telas.

l.2) La profundidad mínima de los canales de la banda de rodamiento es de UNO CON SEIS DÉCIMAS DE MILÍMETRO (1,6 mm). En neumáticos para motocicletas la profundidad mínima será de UN MILÍMETRO (1 mm) y en ciclomotores de CINCO DÉCIMAS DE MILÍMETRO (0,5 mm).

l.3) Los neumáticos de un mismo eje o conjunto (tándem), deben ser de igual tamaño, tipo, construcción y peso bruto. Además, deben estar montados en aros de la misma dimensión. Se permite la asimetría sólo en caso de utilización de la rueda de auxilio. Para automóviles que usen neumáticos del tipo diagonal y radial simultáneamente, estos últimos deben ir colocados en el eje trasero. En el caso del transporte automotor de pasajeros y de cargas de carácter interjurisdiccional la utilización de neumáticos de base amplia se rige por lo dispuesto en el Anexo R del presente régimen, y para el de carácter internacional, por las normas dispuestas en el ámbito del MERCOSUR.

l.4) Se prohíbe la utilización de neumáticos redibujados, excepto para los casos previstos en la Norma IRAM 113.337/93 o la que en su defecto la reemplace. Asimismo, tampoco se pueden utilizar neumáticos reconstruidos en los ejes delanteros de ómnibus de media y larga distancia, en camiones y en ambos ejes de motocicletas.

m) Las bicicletas de cualquier tipo, incluso con pedaleo asistido, los ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuatriciclos, inclusive los livianos, en todos los supuestos no cabinados, no pueden circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.

m.1) Está prohibido circular sin casco en ciclomotores, motocicletas, triciclos, y cuatriciclos, incluso livianos, cuando transiten por zonas de circulación segura, excepto que los vehículos posean cabinas o jaulas anti vuelco.

m.2) Está prohibido la circulación de los vehículos definidos en el Anexo A del presente régimen, que se corresponden con las Categorías: L6(b) y L7(b) por autopistas, semiautopistas, autovías o rutas.

n) Sin reglamentar.

ñ) Los vehículos destinados para remolque de otros, deben contar con la habilitación técnica específica para su propósito.

o) La prohibición de circulación con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, con excepción de lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola, resulta aplicable a las configuraciones de vehículos diseñadas originariamente para circular con una unidad tractora y un equipo arrastrado, no pudiendo en estos casos, adicionársele un segundo semirremolque u otra unidad de arrastre. La presente prohibición no aplica a las configuraciones de vehículos incorporadas al Anexo R "PESOS Y DIMENSIONES", que atendiendo a sus características de fabricación se compongan de una unidad tractora y dos semirremolques articulados.

p) Este tipo de carga no debe sobrepasar el borde superior de la caja del camión, cubriéndose la misma, total y eficazmente con elementos de dimensiones y contextura adecuadas para impedir la caída de los mismos.

q) Los elementos complementarios o aditamentos de identificación del vehículo o de sus características del usuario o del servicio que presta, sólo pueden colocarse en la parte inferior del parabrisas, luneta y/o vidrios laterales fijos.

r) Sin reglamentar.

s) La prohibición de dejar animales sueltos rige para toda vía de circulación. El ente vial o la empresa responsable del mantenimiento de la zona del camino deben proceder a efectuar las denuncias correspondientes para su retiro de la vía pública por parte de la autoridad competente a tales efectos.

Los arreos de hacienda que tengan que cruzar un camino, lo efectuarán en horas diurnas, en forma perpendicular al mismo y con la mayor celeridad posible. En casos de incendio, inundaciones o razones de fuerza mayor, los propietarios de animales que debieran movilizar los mismos durante la emergencia deberán acompañarlos por una persona guía que se responsabilice de su conducción.

t) Sin reglamentar.

u) Cuando fenómenos climatológicos tales como nieve, escarchilla, hielo y/u otras circunstancias modifiquen las condiciones normales de circulación, el conductor deberá colocar en los neumáticos de su vehículo, cadenas apropiadas a tales fines.

v) Sin reglamentar.

w) Es de aplicación lo previsto en el inciso a) del artículo 33 de la Ley N° 24.449 y su reglamentación.

x) Es de aplicación lo previsto en el inciso q) del artículo 77 del presente régimen.

y) Sin reglamentar.

(Artículo sustituido por Decreto N° 32/18)

Art. 49. — ESTACIONAMIENTO.—

a) La autoridad jurisdiccional podrá disponer con carácter general, para áreas metropolitanas, la prohibición de estacionar a la izquierda en las vías de circulación urbanas. En el caso que la norma tenga vigencia en toda la jurisdicción, será suficiente la señalización perimetral, del área que involucra la norma, sin necesidad de hacerlo por cuadra.

a.1. La autoridad local debe reglamentar específicamente el uso de la grúa y del inmovilizador (bloqueador), siendo el pago del arancel del servicio, el único requisito para liberar el vehículo afectado. La grúa deberá remover exclusivamente aquellos vehículos en infracción al inc. b) del Art. 49 de la presente Ley.

a.2 El estacionamiento se debe realizar:

a.2.1. Maniobrando sin empujar a los otros vehículos y sin acceder a la acera.

a.2.2. Dejando el vehículo con el motor detenido y sin cambio. Si hay pendiente el mismo debe quedar frenado y con las ruedas delanteras transversales a la acera. En el caso de vehículos de carga deben, además, colocar cuñas o calzas, que luego de su uso deben ser retiradas de la vía pública;

a.2.3. Cuando el estacionamiento debe efectuarse en forma paralela al cordón, debe dejarse libre una distancia aproximada de DOS DECIMAS DE METRO (0,2 m) respecto del mismo y no menos de CINCO DECIMAS DE METRO (0,5 m) entre un vehículo y otro;

a.2.4. Cuando no exista cordón se estacionará lo más alejado posible del centro de la calzada, pero sin obstaculizar la circulación de peatones;

a.2.5. Cuando se efectúe en forma perpendicular o con un ángulo menor respecto al cordón y la señalización así lo indique, se ubicará el vehículo conforme a la demarcación horizontal. De no existir ésta, la distancia a dejar entre vehículos será de SIETE DECIMAS Y MEDIA DE METRO (0,75 m). En el estacionamiento perpendicular al cordón se colocará hacia éste la parte posterior del vehículo. Cuando se estacione en ángulos distintos, se pondrá la parte delantera en contacto con aquél;

b) Sin reglamentar

b.1 Sin reglamentar

b.2. Sin reglamentar

b.3. Sin reglamentar

b.4 Sin reglamentar

b.5. Sin reglamentar

b.6. Cuando no existe prohibición general sobre el respectivo costado de la vía, debe colocarse la señal R8 del Sistema Uniforme de Señalamiento Vial. En este caso la señal puede ser de menor tamaño, no reflectiva y colocada sobre la línea de edificación:

Cuando no hay señal en un acceso y existe permisión de estacionar en la cuadra, se supone que esa entrada no está en uso. Cuando está señalizado, la autoridad de aplicación local debe controlar que la misma se ajuste a las características del lugar;

b.7. El vehículo, o cualquier otro objeto, dejado en la vía pública por mayor lapso del establecido por la autoridad jurisdiccional, se considera abandonado, debiendo ser removido por la autoridad local, quien reglamentará un procedimiento sumario para ejecutar la sanción y cobrar el depósito y otros gastos, pudiendo enajenar el vehículo o elemento con los recaudos legales pertinentes:

b.8. La autoridad local es competente para determinar los lugares en que podrán estacionarse estos vehículos mediante la señal R.24 del Sistema Uniforme de Señalamiento, para permitir; ó R.25 para exclusividad, procurando preservar la habitabilidad y tranquilidad ambiental de las zonas residenciales;

c) Igualmente corresponde a la autoridad local establecer los espacios reservados en la vía pública, con la única excepción del uso de los mismos por los vehículos oficiales o afectados a un servicio público o a un organismo. Los automotores de propiedad de los funcionarios no se consideran afectados al servicio oficial. Esta prohibición está referida exclusivamente al uso de la calzada.

CAPITULO II

REGLAS DE VELOCIDAD

Art. 50. — VELOCIDAD PRECAUTORIA.— Sin reglamentar.

Art. 51. — VELOCIDAD MAXIMA.— Sin reglamentar.

Art. 52. — LIMITES ESPECIALES.— Sin reglamentar.

CAPITULO III

REGLAS PARA VEHICULOS DE TRANSPORTE

Art. 53. — EXIGENCIAS COMUNES.—

a) Los vehículos deben circular en condiciones adecuadas de prestación cumpliendo con los requisitos de seguridad establecidos en el Título V de la Ley de Tránsito y de esta Reglamentación.

b) Antigüedades máximas.

b.1) Los propietarios de vehículos para transporte de pasajeros, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449;

b.2) Los propietarios de vehículos para transporte de sustancias peligrosas, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449;

b.3) Los propietarios de vehículos para transporte de carga, deberán prescindir de la utilización de las unidades cuyos modelos reflejen una antigüedad que supere la consignada en el artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449.

La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS establecerá las condiciones a las que deberán sujetarse, para continuar en servicio, las unidades de transporte de cargas, conforme lo establecido por el Artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449.

A tales efectos, la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS podrá establecer las condiciones mínimas exigibles del estado estructural de las referidas unidades, protocolo técnico, periodicidad, evaluación de aptitud, relación peso - potencia y otros aspectos relativos al régimen de control y de exigencias técnicas y de seguridad vial.

b.4) A los efectos de poner en vigencia la disposición del primer párrafo del inciso b) del Artículo 53 de la Ley N° 24.449, facúltase a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION

FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, para establecer las condiciones a las que deberán sujetarse, para poder continuar en servicio, las unidades de transporte de las categorías indicadas en los puntos b.1) y b.2) que hayan superado la antigüedad prevista en el mencionado artículo.

En cualquiera de los casos mencionados en el párrafo anterior, ningún vehículo de las categorías aludidas podrá continuar circulando una vez cumplido los TRES (3) años de vencido el plazo fijado en el Artículo 53 inciso b) de la Ley N° 24.449.

b.5) Las unidades susceptibles de ser remolcadas —cualquiera sea la carga transportada— podrán continuar en servicio una vez vencidos los plazos legales establecidos, cumpliendo con la Revisión Técnica Obligatoria (RTO) con una frecuencia de SEIS (6) meses. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS podrá establecer condiciones mínimas exigibles del estado estructural de las referidas unidades, protocolo técnico, periodicidad, evaluación de aptitud y otros aspectos relativos al régimen de control y de exigencias técnicas. *(Punto incorporado por Decreto N° 306/10)*

(Inciso b) sustituido por Decreto N° 123/09)

c) Las dimensiones máximas se complementan con lo establecido en el ANEXO R "PESOS Y DIMENSIONES" al presente inciso;

d) Los pesos máximos transmitidos a la calzada, se complementan con lo establecido en el ANEXO R, al presente inciso;

e) La Autoridad de Aplicación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 2° de la Ley N° 24.449, determinará los supuestos de excepción y el régimen de sanciones que correspondan a la falta de cumplimiento en la relación entre la potencia efectiva al freno y el peso total de arrastre, así como también el mecanismo de actualización de dicho parámetro conforme la tecnología de mercado. *(Inciso reglamentado por Decreto N° 32/18)*

f): Sin reglamentar.

g).- Todos los vehículos de las categorías M₃ y M₂ que cumplan servicios de transporte de pasajeros de media y larga distancia, transporte para el turismo y oferta libre, como también, los de las categorías N₂ y N₃ que cumplan servicios de transporte de cargas generales y los de todas las categorías que cumplan servicios de transporte de materiales y residuos peligrosos deberán contar con un sistema de registro de operaciones inviolable y de fácil lectura que permita conocer la velocidad, la distancia recorrida, el tiempo y las horas de conducción y de descanso de cada conductor, entre otras variables. Estos datos los deberá exhibir en un registro físico a modo de demostrativo histórico de su comportamiento, de facilitar la investigación de los siniestros en los que el vehículo con el objeto de determinar sus causales y las medidas de prevención correspondientes, entre otros fines que procedan. Los mismos podrán ser controlados en cualquier lugar en que se halle el vehículo por los organismos de control habilitados.

Los sistemas de registro de operaciones deberán encontrarse homologados por el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) conforme lo establecido por la Ley N° 19.511 de Metrología Legal, los convenios internacionales vigentes en la materia y el presente, para lo que realizará los ensayos y las validaciones pertinentes.

Los sistemas de registro de operaciones deberán incluirse, como un elemento de instalación obligatoria en las unidades correspondientes, en el MANUAL DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS.

Los talleres de Revisión Técnica Obligatoria de jurisdicción nacional de los artículos 34 y 35 de la Ley Nº 24.449 y sus modificatorias, comprobarán la instalación y controlarán el normal funcionamiento de los SISTEMAS DE REGISTRO DE OPERACIONES, en ocasión de realizar la verificación mecánica de los vehículos legalmente prevista.

La SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, será la autoridad de aplicación del sistema.

Será responsabilidad del transportista y del conductor, en su caso, que el SISTEMA DE REGISTRO DE OPERACIONES funcione debidamente, como también que la información que registre sea el fiel reflejo de la realidad.

Apruébase EL PROTOCOLO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA EL SISTEMA DE REGISTRO DE OPERACIONES que como Anexo X forma parte integrante del presente.

h) Los vehículos de transporte y la maquinaria especial deben llevar en la parte trasera "un círculo reflectivo indicador de la velocidad máxima que les está permitido desarrollar", el que debe cumplir con los siguientes requisitos:

h.1. Se colocará en la parte posterior del vehículo, sobre el lado izquierdo, lo más próximo posible al plano vertical y en lugar visible. En el caso de unidades remolcadas se debe aplicar la misma señalización.

h.2. El círculo retrorreflectante será de color blanco y el nivel de retrorreflexión del círculo se ajustará como mínimo a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo;

h.3. El círculo tendrá un diámetro de DOSCIENTOS CINCUENTA MILIMETROS MAS o MENOS CINCO MILIMETROS (250 mm q 5 mm). Los números serán negros y estarán en posición centrada con una altura de CIENTO CINCUENTA MILIMETROS MAS O MENOS CINCO MILIMETROS (150 mm q 5 mm), y el ancho del trazo será de VEINTE MILIMETROS MAS o MENOS DOS MILIMETROS (20 mm q 2 mm).

h.4. La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, en su carácter de Autoridad del Tránsito dispondrá las normas reglamentarias y complementarias, como así las modificaciones que surjan de acuerdos internacionales y las excepciones, previa consulta con los organismos técnicos correspondientes;

i) al k) Sin reglamentar;

(Artículo sustituido por Decreto N° 1716/08)

Art. 54. — TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.—

1. La parada se identificará mediante la señal correspondiente, de acuerdo al Sistema Uniforme de Señalamiento;

Art. 55. — TRANSPORTE DE ESCOLARES.— El transporte de o de ESCOLARES comprende el traslado de menores de CATORCE (14) años, entre sus domicilios y el establecimiento educacional, recreativo, asistencial o cualquiera relacionado con sus actividades, y se realizará de conformidad a las siguientes pautas:

1. El conductor, sin perjuicio de estar habilitado como profesional, cumpliendo todas las condiciones del Art. 20, debe demostrar conducta ejemplar, aseo, corrección y excelente trato con sus pasajeros y, a partir del segundo año de vigencia de la presente, deberá tener aprobado el curso de capacitación establecido en el inc. 2 del Art. 10;

2. Los vehículos deben cumplir con lo dispuesto en el Título V de la Ley 24.449 y su reglamentación, especialmente:

2.1. Pertenecer o ser contratados por el titular del servicio, estar expresamente habilitados y tener carácter exclusivo para tal fin;

2.2. Ser de color predominantemente anaranjado, pudiendo tener franjas o baguetas claras;

2.3. Llevar letreros en los CUATRO (4) costados que digan, en letras negras, suficientemente legibles: "ESCOLARES" o "NIÑOS";

2.4. Poseer sendas puertas de cada lado, no accionables por los menores sin intervención del conductor o preceptor;

2.5. Poseer una salida de emergencia, operable desde el interior y exterior;

2.6. Poseer retrovisores externos y vidrios de seguridad, según los ANEXOS E y F de esta Reglamentación;

2.7. Carecer de asientos móviles o provisorios;

2.8. Poseer iluminación interior suficiente;

2.9. Poseer matafuegos normalizados según el tipo de vehículo de que se trate, de acuerdo a lo regulado en el inc. f.1. del Art. 40;

2.10. Poseer las luces intermitentes de emergencia conforme se establece en el punto C.2.5. del ANEXO I de esta Reglamentación;

2.11. No tener una antigüedad mayor a DIEZ (10) años al momento de ingresar a la prestación del servicio, pudiendo permanecer en el mismo en tanto cumpla las demás exigencias de esta reglamentación y las que establezca la autoridad jurisdiccional. El requisito establecido en este apartado tendrá vigencia a partir del 1° de Julio de 1999.

2.12. Llevar en la parte trasera el círculo retrorreflectivo establecido en el inc. h) del Art. 53, y de la misma forma el número de habilitación correspondiente;

2.13. Respecto a los correajes de seguridad se aplicará lo dispuesto en el punto C.1, del inc. a) del Art. 30;

2.14. Cumplir con las normas locales sobre higiene y salubridad de la unidad;

2.15. La autoridad jurisdiccional promoverá vehículos especialmente adaptados para menores con movilidad reducida a fin de contribuir mediante las opciones del transporte, a la integración de los menores con discapacidad;

3. En la prestación del servicio, deberá extremarse la prudencia y el cumplimiento de la normativa específica, manteniendo las puertas cerradas durante la circulación, permitiendo el ascenso/descenso sólo por la puerta contigua a la acera más próxima al destino, conservando encendidas las luces de emergencia. Sólo podrá transportarse docentes, familiares o personas vinculadas con el motivo del viaje;

4. La responsabilidad por el incumplimiento de lo establecido en la presente, es solidaria entre el propietario de la unidad, el titular del servicio y el establecimiento al que pertenecen los menores, con excepción de los hechos sólo imputables a la conducta del conductor.

ARTICULO 56. — TRANSPORTES DE CARGA.—

a) La inscripción del vehículo en el registro de transportes de carga de la jurisdicción se concretará cuando se realice la Revisión Técnica Obligatoria Periódica, con excepción de los vehículos para transportes especiales (sustancias peligrosas, internacional, etc.). Con dicha inscripción el vehículo queda habilitado para operar el servicio, conservando la habilitación con la sola entrega del formulario que confeccionará con carácter de declaración jurada, en cada oportunidad que realice la Revisión Técnica Obligatoria Periódica. La constancia de haber realizado ésta, lo es también de inscripción.

b) La inscripción se realizará de la siguiente forma:

b.1. En ambos costados del vehículo, preferentemente en la cabina y en forma legible e indeleble, se inscribirá el nombre o razón social y domicilio legal del propietario del vehículo o del transportista, incluyendo su teléfono.

b.2. Se podrán repetir estos datos en forma destacada igualmente, el número de dominio en los costados de la caja de los vehículos y en el techo (o lona).

b.3. De la misma forma, sobre la caja de carga de cada vehículo que integre la formación, se inscribirá del lado derecho su peso máximo permitido y más abajo su tara, expresados en toneladas y hasta con dos decimales.

b.4. El tipo y la tara pueden reemplazarse por la potencia del motor en las unidades o vehículos tractores.

b.5. Se entiende por "tara", al peso propio del vehículo, sin carga ni pasajeros, en condiciones de marcha con su tripulación normal, accesorios y abastecimiento completos.

b.6. Tipo de vehículo, es el que surge del Artículo 28 de esta reglamentación;

c) La carta de porte o el manifiesto de carga exigible es el establecido por la regulación específica para cada tipo de servicios de transporte;

d) Sin reglamentar;

e) La carga no debe sobresalir de los límites del vehículo, excepto en las condiciones reglamentadas en el ítem 7 del Anexo R.

f) Sin reglamentar.

g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados, dotados con los dispositivos que observen lo establecido en las normas IRAM 10.018/89 - Contenedores. Definiciones-, IRAM 10.019/86 - Contenedores. Clasificación, designación, medidas y masa bruta-, IRAM 10.020/88 - Contenedores. Codificación, identificación y marcado-, IRAM 10.021/86 - Contenedores Serie 1. Esquineros -, IRAM 10.022/88 - Contenedores Serie 1. Manipulación y sujeción-, IRAM 10.023/89 - Contenedores. Placa de aprobación- e IRAM 10.027/90 - Contenedores Serie 1. Contenedores de uso general, características y ensayos -, compatibles con las normas internacionales y con las que al respecto dicte la SECRETARIA DE TRANSPORTE del ME y OSP.

Las cargas que se transporten sobre camiones playos, excepto los contenedores, deberán estar aseguradas mediante sistemas de cintas o cables de fijación conforme a lo establecido en la norma IRAM 5379/92.

h) Los transportes de sustancias y residuos peligrosos cumplirán con las disposiciones de la Ley N° 24.051, su reglamentación y con el Reglamento General para el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, que como ANEXO S, forma parte de la presente Reglamentación.

Art. 57. — EXCESO DE CARGA. PERMISOS.

Los vehículos que circulen con pesos y dimensiones que superen los máximos admitidos, serán retenidos hasta tanto se reacomode la carga o se descargue el exceso.

En los casos que se detecte un exceso de peso, la autoridad competente queda facultada a percibir en compensación por el deterioro ocasionado por dicho exceso, el Importe equivalente a los litros de Nafta Especial. (Automóvil Club Argentino Central), que figura en la siguiente tabla.

EXCESO (kg.)	EJE SIMPLE		TANDEM DOBLE		TANDEM TRIPLE	
	RUEDA SIMPLE	RUEDA DUAL	RUEDA SIMPLE	RUEDA DUAL	RUEDA SIMPLE	RUEDA DUAL
500	89	60	62	37	63	38
1000	142	72	76	45	78	47
1500	210	112	92	55	95	57
2000	295	159	166	99	155	93
2500	396	208	211	127	195	117
3000	516	266	263	158	242	145
3500	656	334	322	193	296	177
4000	818	410	390	234	356	214
4500	1003	497	466	280	425	255
5000	1212	594	551	331	502	301
5500	1450	697	647	388	585	351
6000	1716	823	752	451	684	410
6500	2016	956	869	521	791	474
7000	2352	1104	999	599	909	545
7500	2731	1401	1154	692	1040	624
8000	3159	1604	1307	784	1187	712
8500	3635	1832	1494	896	1354	812
9000	4242	2126	1716	1029	1540	924
9500	5039	2539	2018	1211	1806	1084
10000	5735	2872	2276	1366	2035	1221

Los excesos de carga serán transferidos a otros vehículos, o descargados en los lugares que indique la autoridad competente.

La mercadería descargada deberá ser retirada por el transportista o responsable de la carga dentro de los plazos que a tal fin establezca dicha autoridad. Al efecto, se hará constar en el Acta, el plazo de vencimiento del depósito atento a la condición de la mercadería: perecedera o imperecedera.

Cuando se compruebe un exceso de peso, la autoridad competente labrará un Acta con la constancia del pesaje indicado por la balanza autorizada. Dicha Acta será rubricada por el conductor del vehículo en infracción. En caso de negativa a reconocer el exceso de carga, se dejara constancia de dicha circunstancia en la citada Acta.

En los casos en que la mercadería se encontrara precintada por la autoridad aduanera, y siempre y cuando los excesos de carga no superen los pesos máximos establecidos para el vehículo o combinación de acuerdo a la configuración del mismo, se procederá a labrar el Acta correspondiente permitiendo su circulación sin necesidad de reacomodar la carga.

En ningún caso la autoridad competente podrá Interrumpir la circulación de los vehículos más allá del tiempo necesario para reacomodar o descargar el exceso de peso registrado y confeccionar el Acta.

El canon por los daños a obras de arte, señalización o cualquier otro elemento componente de las rutas o su equipamiento que sean dañados por la circulación de vehículos fuera de norma, será establecido y actualizado con criterio uniforme para todo el país.

El pago del canon no exime al transgresor de la aplicación de la mutual que correspondiere ni de reacomodar o descargar el exceso.

Las fuerzas de seguridad y policiales deben prestar auxilio al efecto del cumplimiento de lo dispuesto en este Artículo.

(Artículo sustituido por Decreto N° 79/98)

Art. 58. — REVISORES DE CARGA.— Los revisores de carga tienen función exclusiva en su materia, sin perjuicio de las competencias de otras autoridades.

Esta función puede otorgarse a funcionarios de los entes viales y de transporte, de cada provincia y de la Nación, excepto en el caso de las rutas nacionales concesionadas, donde esta función corresponde a los concesionarios.

En todos los casos se requiere la preparación técnica previa adecuada, la pertinente selección, bajo responsabilidad de la autoridad que los designa y la documentación identificatoria pertinente, con mención de las facultades otorgadas por la ley y la reglamentación.

CAPITULO IV

REGLAS PARA CASOS ESPECIALES

Art. 59. — OBSTACULOS.— La autoridad a que se refiere el presente artículo es la local en su jurisdicción y la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD en las rutas nacionales.

Los trabajadores que cumplen tareas sobre la calzada y los funcionarios de aplicación y comprobación, deben utilizar vestimenta que los destaque suficientemente por su color de día y por su retrorreflectancia de noche. El nivel de retrorreflección de los elementos que se utilicen, deberá ajustarse, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM respectiva, conforme a la norma europea armonizada EN 471. La superficie que abarque y la distribución del material retrorreflectivo en la vestimenta debe ser:

- a) En el torso: por detrás debe abarcar toda la espalda y por delante debe formar la "Cruz de San Andrés", y
- b) En el calzado, estará colocada sobre el talón.

La COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL en coordinación con el CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL, especificará los colores y características de la vestimenta para las fuerzas de seguridad y policiales, defensa civil, bomberos, servicios de apuntalamiento, explosivos, u otros similares de urgencia, trabajadores de auxilio mecánico, de la construcción de la vía pública, de recepción de residuos o escombros, personal de ambulancias, personal de los vehículos guías y de los de las cargas excepcionales, u otros servicios que se presten en la vía pública.

Art. 60. — USO ESPECIAL DE LA VIA.— Es competente la autoridad de tránsito de cada jurisdicción;

- a) La clausura de una vía de circulación debe ser adecuadamente advertida mediante el señalamiento transitorio establecido en el ANEXO L de la presente. Las vías alternativas deben presentar similares condiciones de transitabilidad, que la clausurada y su extensión no debe superarla en demasía;
- b) A la máxima brevedad posible, luego de finalizado el evento autorizado y dentro de las VEINTICUATRO (24) horas siguientes, los organizadores restituirán la vía a su normalidad, previa al mismo, coordinando con la autoridad correspondiente, la que fiscalizará la calidad de los trabajos de restitución. Pueden quedar aquellos elementos que resulten beneficiosos a la seguridad.

Art. 61. — VEHICULOS DE EMERGENCIA.—

1. Las balizas se deben ajustar a los requisitos del inc. f del Art. 40;
2. Ningún vehículo no autorizado puede usar ni tener señales sonoras no reglamentadas (sirena);
3. Los usuarios de la vía pública, facilitarán la circulación de los vehículos en emergencia, dejando la vía expedita, acercándose al borde derecho lo más posible y deteniendo la marcha en el momento de su paso, sin entorpecer a los restantes para que efectúen las mismas maniobras. En autopistas,

semiautopistas y caminos, no es necesario detener el vehículo, siempre que se deje libre el carril correspondiente.

Art. 62. — MAQUINARIA ESPECIAL.— La circulación de maquinaria especial agrícola se halla reglamentada en el ANEXO LL "Normas para circulación de maquinaria agrícola" que forma parte de la presente reglamentación.

Art. 63. — FRANQUICIAS ESPECIALES.— El derecho de uso de la franquicia especial implica la exención de una obligación en virtud del cumplimiento de una función o servicio destinado al bien común;

La franquicia es de carácter excepcional y debe ser ejercida conforme los fines tenidos en mira al reconocerla. El derecho habilita exclusivamente la circulación en áreas de acceso prohibido o restringido y el estacionamiento en lugares no habilitados, cuando el desempeño de la función o el servicio lo requieran, y no autoriza al incumplimiento de la normativa general del tránsito.

El reconocimiento u otorgamiento de las franquicias, corresponde a la máxima autoridad del tránsito en cada jurisdicción, luego de acreditados los requisitos correspondientes. Se establecerán sendos distintivos uniformes para las franquicias de estacionamiento, de circulación y para cada una de las situaciones siguientes:

a) LISIADOS: según Ley N° 22.431. La franquicia es respecto del vehículo (adaptación) y para estacionar, pudiendo hacerlo en cualquier lugar que no cree riesgo grave o perturbación de la fluidez, en general no deben hacerlo en los sitios indicados en el inc. b) del Art. 49 de la Ley;

b) DIPLOMATICOS: según lo establecido en los acuerdos internacionales, para extranjeros acreditados en el país, a cuyo efecto se dará intervención al MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO, quien emitirá las certificaciones que correspondan;

c.1. c.1. JUECES Y FUNCIONARIOS JUDICIALES: sólo para los que tienen facultades instructorias y para el cumplimiento de una misión relacionada con su función específica. En general son franquicias para estacionar;

c.2. FUNCIONARIOS POLICIALES, DE SEGURIDAD, FISCALIAS Y OTROS CON FUNCIONES SIMILARES: franquicia para estacionar y excepcionalmente para circular;

c.3. PROFESIONALES, sólo para estacionamiento:

c.3.1. MEDICOS y prestadores de servicios asistenciales similares que deban concurrir de urgencia a domicilios;

c.3.2. SACERDOTES: misma situación;

c.3.3. PERIODISTAS: los que cumplen servicios de “exteriores” (reporteros, cronistas, fotógrafos, camarógrafos y similares) con la identificación visible del medio periodístico correspondiente, según lo establecido en la ley que regula el ejercicio de su profesión;
(Inciso c) sustituido por Decreto N° 32/18)

d.1. Los vehículos antiguos de colección tendrán la capacidad de circulación que determine la normativa específica que emita la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y/o la COMISIÓN NACIONAL DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL en el marco de sus competencias y conforme el resultado obtenido en la revisión técnica mencionada en el inciso 40 del artículo 34 de la presente reglamentación.

Podrán adicionalmente obtener franquicias administrativas locales especiales para circular en lugares o áreas de acceso prohibido o restringido.

d.1.1 Podrán solicitar dichas franquicias los titulares de los referidos vehículos, inscriptos en el Registro de Automotores antiguos de colección, el cual quedará a cargo de la DIRECCIÓN NACIONAL DE LOS REGISTROS NACIONALES DE LA PROPIEDAD AUTOMOTOR Y DE CRÉDITOS PRENDARIOS, la que queda facultada, a esos fines, para celebrar convenios con la o las entidades dedicadas a la promoción y desarrollo de esta actividad, que a juicio del organismo mencionado reúnan los antecedentes suficientes para asumir ese cometido;

d.1.2. El Registro de Automotores antiguos de colección, sin perjuicio de otras funciones que se le asignen, deberá:

d.1.2.1. Calificar a los automotores como antiguos de colección, teniendo en cuenta para ello que por sus características y/o antecedentes históricos constituyan una reserva para la defensa y el mantenimiento del patrimonio cultural de la NACIÓN, y tengan como mínimo TREINTA (30) años de antigüedad;

d.1.2.2. Otorgar una “Constancia de Origen y Titularidad” la que deberá presentarse para la inscripción en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor correspondiente;

d.1.2.3. Entregar un distintivo que identifique al vehículo como incorporado al Registro de Automotores antiguos de colección.

d.1.3. Los Automotores antiguos de colección bajo las condiciones precedentes y cumpliendo lo establecido en el inciso 40 del artículo 34 de la presente reglamentación, podrán, además, solicitar a la autoridad local el otorgamiento de las franquicias que los exceptúen del cumplimiento de ciertos requisitos para circular en lugares, ocasiones y lapsos determinados. Deberán circular con la documentación prevista en los incisos a), b) y d) del artículo 40 de la Ley N° 24.449, más el distintivo otorgado por el Registro de Automotores antiguos de colección a la vista y en las condiciones seguras de circulación que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

d.2. Los prototipos experimentales son vehículos de experimentación tecnológica que deben cumplir con las condiciones y requisitos de seguridad fundamentales y, cuando creen riesgos, solamente circularán por las zonas especialmente delimitadas en las franquicias otorgadas.

(Inciso d) sustituido por Decreto N° 32/18)

e) Chasis o vehículos incompleto o camiones rígidos: tienen franquicia de circulación, cuando posean los siguientes elementos: neumáticos, guardabarros, frenos, sistema de iluminación y señalamiento (faros delanteros, luces de posición delanteras y traseras, de giro y de freno), espejos retrovisores, parabrisas, correa y casco de seguridad. Estos vehículos sólo podrán circular en horas diurnas y a una velocidad máxima de SETENTA KILÓMETROS POR HORA (70 km/h).

Dichos vehículos podrán contar con un paragolpe trasero alternativo (o especial) de transporte, exclusivamente para permitir la circulación de los mismos desde la fábrica y/o de frontera al concesionario y de éste a la empresa carrocera. La terminal automotriz importadora establecerá las condiciones técnicas del paragolpe trasero alternativo para garantizar la seguridad. *(Inciso e) sustituido por Decreto N° 32/18)*

f) ACOPLADOS PARA TRASLADO DE MATERIAL DEPORTIVO: (lanchas, aviones ultralivianos, coches de carrera, caballos, etc.), salvo la característica del material en traslado, que no debe ser más ancho que el vehículo que lo remolca, deben ajustarse en lo demás a las reglas de circulación. Cuando no pueda ser así, solicitará permiso de circulación general, en el que se especificarán las restricciones;

g) TRANSPORTE POSTAL Y VALORES BANCARIOS: para los vehículos que tengan permiso o habilitación de la autoridad de control, que podrán estacionar en la proximidad de su destino (banco, correo, buzón, etc.);

CAPITULO V

ACCIDENTES

Art. 64. — PRESUNCIONES.— La relación de la infracción con el accidente debe ser causa o concausa eficiente.

Art. 65. — OBLIGACIONES. Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:

a) La detención debe hacerse en lugar seguro y sin crear nuevos riesgos.

b) Sin reglamentar.

c) La denuncia, exposición o acta de choque, se realizará en el formulario establecido en el Anexo U, cuando corresponda;

d) La autoridad administrativa de investigación debe estar expresamente facultada para esos fines, estableciendo la causa del accidente y no las responsabilidades.

En caso de vehículos equipados con sistemas o elementos de control aplicables al registro de las operaciones del mismo, se debe comunicar tal circunstancia, debiendo la autoridad interviniente secuestrar el soporte con los datos, cuando del accidente resultaren víctimas. En las mismas

circunstancias el conductor o acompañante y en su defecto, otra persona legítimamente interesada, debe entregar el soporte grabado a dicha autoridad.

En los restantes casos, el interesado puede entregar a la autoridad que intervenga o ante la que haga la denuncia, el referido soporte a efectos de preservarlo como prueba, bajo recibo detallado.

(Artículo sustituido Decreto N° 196/25)

Art. 66. — INVESTIGACION ACCIDENTOLOGICA. A los fines de estudiar y analizar los siniestros viales en los términos del artículo que se reglamenta, cada jurisdicción provincial centralizará la información de su territorio, y la remitirá a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La mencionada información deberá consignarse en los formularios de actas siniestralas que la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL determine, sin perjuicio del derecho de solicitar información adicional.

a) Es autoridad de aplicación para el labrado de las actas siniestralas la Policía Federal y las Policías Provinciales, la Gendarmería Nacional y Prefectura Nacional, la Policía de Seguridad Aeroportuaria, correos públicos y privados autorizados y registrados a tal fin, y las aseguradoras o asociaciones de aseguradoras que se constituyan al efecto, los cuales deberán consignar la totalidad de los datos del siniestro.

b) Las aseguradoras deberán remitir copia de las Actas Siniestralas a la Superintendencia de Seguros de la Nación y ésta deberá registrarlas en su base de datos.

c) El acta de denuncia de siniestros correspondiente formará parte del sumario penal, debiendo constar en éste la remisión de la copia pertinente a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

d) La SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACION debe mantener on line con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL su base de datos para lo cual coordinarán su actuación.

(Artículo sustituido por Decreto N° 1716/08)

Art. 67. — SISTEMA DE EVACUACION Y AUXILIO.— Debe ser coordinado por el ente jurisdiccional competente, con intervención de las áreas correspondientes.

Art. 68. — La Superintendencia de Seguros de la Nación en el plazo de TREINTA (30) días deberá dictar la norma que considere adecuada a efectos de que los aseguradores den cumplimiento con la exigencia establecida en el tercer párrafo, segunda parte, del artículo 68 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias respecto de la revisión técnica obligatoria. La misma será exigible una vez que en la jurisdicción en la que se pretenda asegurar cada rodado se encuentre en funcionamiento el sistema de revisión técnica obligatorio conforme lo establece el artículo 34 del presente.

La Superintendencia de Seguros de la Nación en conjunto con la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, determinará y comunicará a las aseguradoras el momento en que resulte técnicamente posible aplicar un sistema de prima variable del seguro Obligatorio Automotor por parte de estas últimas, para ello deberán encontrarse operativos los registros de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá arbitrar los medios necesarios para permitir a las aseguradoras del acceso a la información existente en sus bases de datos que sean necesarios

para viabilizar la implementación del sistema de prima variable establecido en la Ley N° 24.449 y sus modificatorias.

(Artículo sustituido por Decreto N° 1716/08)

TITULO VII

BASES PARA EL PROCEDIMIENTO

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 69.- Sin Reglamentar.

Artículo 70.- Cuando se utilicen modos automáticos o semiautomáticos para la comprobación de infracciones en la vía pública, la autoridad pertinente deberá, de acuerdo al procedimiento que se establezca al efecto, notificar la comisión de la falta al conductor de la unidad dentro de los DIEZ KILÓMETROS (10 km) del lugar en donde se hubiere verificado la misma.

Cuando este procedimiento fuera imposible por circunstancias acreditadas debidamente será válida la notificación al domicilio del presunto infractor.

(Artículo sustituido por Decreto N° 1716/08)

Artículo 71.- En los supuestos de infracciones cometidas en jurisdicciones distintas a la nacional, cuando el imputado se domicilie a más de SESENTA (60) kilómetros del asiento del Juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de la comisión de la infracción y opte por ejercer su defensa por escrito mediante el uso de un correo postal, deberá proceder mediante la utilización de los medios y de la forma que oportunamente determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Cuando el imputado se domicilie a una distancia menor a los SESENTA (60) kilómetros del asiento del Juez competente que corresponda a la jurisdicción del lugar de comisión de la infracción, deberá comparecer o ser traído por la fuerza pública ante dicho Juez.

Previamente a conceder un aplazamiento del juzgamiento del infractor que manifieste la necesidad de ausentarse, el Juez deberá evaluar las razones invocadas y acreditadas por el infractor y decidir si las mismas resultan de entidad suficiente para otorgar la prórroga solicitada. En caso de serlo, el Juez fijará la fecha para el juzgamiento, la que no deberá exceder el plazo máximo legal de SESENTA (60) días.

En los supuestos de infracciones cometidas en jurisdicción nacional en los que el imputado optara por prorrogar el juzgamiento al Juez competente en razón de su domicilio, y siempre que se dieran los requisitos legales al respecto, deberá cumplirse con el procedimiento que oportunamente determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.

Cuando el juzgamiento requiera el conocimiento del lugar donde se cometió la infracción, a criterio exclusivo del Juzgador, este último podrá solicitar los informes pertinentes al Juez o a las autoridades de constatación locales.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá dictar las normas que sean necesarias a efectos de establecer un sistema de colaboración interprovincial para garantizar el envío y recepción de notificaciones, efectivo juzgamiento de las infracciones, registro y remisión de sentencias de juzgamiento al Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito y toda otra medida que permita homogeneizar los procedimientos previstos a los fines del efectivo cumplimiento de lo establecido en la ley.

A los fines del presente será considerada jurisdicción nacional a las vías de circulación constituidas pro rutas nacionales, puentes o túneles interjurisdiccionales o cualquier otra que interconecte distintas jurisdicciones.

(Artículo sustituido por Decreto N° 1716/08)

CAPITULO II

MEDIDAS CAUTELARES

ARTICULO 72.- La retención preventiva a que se refiere el artículo de la ley que se reglamenta, estará a cargo de la autoridad policial o fuerzas de seguridad en sus respectivas jurisdicciones. En caso de la licencia de conducir digital, la Autoridad de Aplicación deberá diseñar e implementar un mecanismo que permita que las autoridades competentes efectúen de manera efectiva la suspensión de dicha licencia, equivalente a la retención de la misma en su formato físico.

a) 1. Se considera sorprendida en in fraganti estado de intoxicación a una persona, cuando el mismo es manifiesto y evidente. En tal caso la retención debe ser inmediata, no debiendo insumir más de TREINTA (30) minutos.

Deberá dejarse constancia del acto

La comprobación de alcoholemia en el caso del inciso a.1, deberá llevarse a cabo de conformidad con lo previsto por el artículo 73 de la Reglamentación General de la Ley N° 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial integrante del ANEXO 1 del Decreto N° 779/95.

b) Sin reglamentar;

c) Se puede impedir la circulación de vehículos, cuando afecten la seguridad, la estructura vial o por falta o ilegitimidad de la documentación, según los casos taxativamente enumerados en el artículo 40. Los vehículos podrán ser removidos de la vía pública si es que el mismo no pudiere ser conducido por persona habilitada al encontrarse incurso en falta grave conforme lo establecido en el inciso m) del artículo 77 de la Ley N° 24.449 y sus modificatorias. Los gastos de remoción y traslado serán a cargo del titular registral o tenedor de la unidad. La conducción de la unidad retenida deberá ser realizada por personal capacitado acorde al tipo de unidad de que se trate y

contando para las unidades afectadas al transporte de pasajeros o cargas con el tipo de habilitación necesaria para conducir las mismas.

d) Sin reglamentar;

e) Sin reglamentar.

(Artículo sustituido por Decreto N° 196/25)

ARTICULO 72 Bis.-

Cuando la retención de la licencia a la que la alude el presente artículo se corresponda con la otorgada por una autoridad nacional, la misma deberá ser girada al órgano emisor a fin de que el infractor cumpla con el procedimiento fijado en este artículo. En este caso el pago de la multa y la devolución de la licencia podrá ser tramitada por ante cualquier delegación que posea la autoridad competente en el interior del país o en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, siendo a cargo del infractor los gastos de remisión y entrega de la licencia siempre que la misma no hubiera sido retenida en el lugar en que se tramite su devolución.

En los restantes casos y en el plazo previsto, el presunto infractor deberá presentarse personalmente, o por intermedio de un representante que posea poder al efecto, ante el juez o funcionario designado y podrá optar por pagar la multa correspondiente a la infracción en forma voluntaria o ejercer su derecho de defensa, el cual podrá ser ejercido bajo la modalidad prevista en el primer párrafo del artículo 71 de la Ley N° 24.449.

En todos los supuestos en que el infractor optare por agotar la vía administrativa y solicitar la revisión judicial, se aplicará para ello el procedimiento vigente en cada jurisdicción.

La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL deberá diseñar un modelo de boleta de citación del inculcado en el término de SESENTA (60) días de entrada en vigencia del presente decreto.

El modelo deberá contener lo siguiente:

- a) Identificación del titular de la licencia (nombre, apellido y documento nacional de identidad), la clase o categoría de licencia y su vigencia.
- b) Identificación de la infracción (número, causa, fecha y hora de la infracción).
- c) Identificación de la autoridad de comprobación actuante (firma, aclaración y número de legajo y matrícula en caso de corresponder).
- d) Identificación de la autoridad de juzgamiento (Juzgado o Autoridad correspondiente a la jurisdicción, domicilio, horario de atención y teléfono).

La boleta de citación del inculcado deberá estar impresa en papel oficial con los resguardos de seguridad documental apropiados para evitar alteraciones o falsificaciones del mismo.

Para la obtención de la nueva licencia, en el caso de producirse la destrucción de la retenida y la caducidad de la habilitación que acredita, se deberá proceder de la manera prevista para la emisión de este documento por primera vez, a lo que deberá adicionarse la aprobación de un examen

teórico y/o práctico que trate sobre los graves efectos de la infracción cometida y la importancia de la conducta debida.

(Artículo incorporado por Decreto N° 1716/08)

ARTICULO 73.- CONTROL PREVENTIVO. En los controles preventivos masivos para determinación de intoxicación alcohólica por superar la graduación alcohólica establecida en el inciso a) del artículo 48 de la Ley N° 24.449, por el uso de estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con el MINISTERIO DE SALUD, deberá procederse de la siguiente manera:

1. La autoridad de control competente requerirá de los conductores de vehículos a motor y bicicletas su voluntario sometimiento a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones.

La negativa a ello constituye falta y presunción en su contra de encontrarse incurso en la prohibición establecida en el artículo 48, inciso a) de la Ley N° 24.449 y, en tal caso, si la intoxicación alcohólica resulta ser manifiesta y evidente deberá, además, proceder conforme lo determinado por los incisos a.1 y c) del artículo 72 del Anexo 1 del Decreto 779/95.

2. Practicar dichas pruebas mediante alcoholímetros y otros mecanismos de control homologados por la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que se ajusten a uno de los métodos aprobados por la autoridad sanitaria competente.

3. Ante el resultado positivo, además de las sanciones previstas para el inciso m) del artículo 77 y el artículo 86 de la Ley N° 24.449, se requerirá la intervención de la autoridad sanitaria pertinente de cada jurisdicción para su debida atención médica, debiendo secuestrarse el vehículo en un sitio seguro conforme la modalidad que establezca la autoridad jurisdiccional competente y lo previsto en el inciso c) del artículo 72 del Anexo 1 del presente Decreto.

A petición del interesado se podrán repetir las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos que determine la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y aprobados por la autoridad sanitaria competente. Las pruebas de contraste podrán realizarse en el lugar mediante la asistencia del auxilio médico que deberá encontrarse en el área o, en su defecto, en el hospital más cercano. En caso de confirmarse el resultado que se contrasta, los gastos que demanden las pruebas estarán a cargo del conductor requirente.

4.- El resultado de estas mediciones deberá asentarse en un formulario que deberá ser anexado al acta de infracción, conteniendo la siguiente información:

- mención e identificación en ambos documentos de aquellos datos que permitan identificar al alcoholímetro o medio de comprobación utilizando, tipo y resultado de la prueba de contraste realizada en su caso;
- otras circunstancias del conductor, además de las consignadas en el acta y cualquier otro dato relativo a la comprobación de la falta;
- firmas de la autoridad de comprobación interviniente y del conductor si se aviniere a ello, si no lo hiciere se dejará constancia, pudiendo firmar testigos.

5.- La AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL en coordinación con el MINISTERIO DE SALUD, para la detección de las demás sustancias a que se refiere el apartado primero del presente artículo, establecerá los métodos pertinentes para su comprobación, siendo la negativa causal de presunción en su contra de encontrarse incurso en la prohibición establecida en el artículo 48, inciso a) de la Ley N° 24.449.

6.- En caso de siniestro vial, la autoridad interviniente deberá tomar todas las pruebas necesarias para determinar la existencia de alcohol en sangre de los intervinientes u otras sustancias no autorizadas, pudiendo efectuar para ello, exámenes de sangre y/o orina y cualquier otro que determine la autoridad sanitaria competente. Las pruebas necesarias para comprobación accidentológica se efectuarán en forma inmediata de ocurrido el hecho conforme lo establecido en los puntos precedentes. Los resultados de las pruebas realizadas deberán ser remitidos dentro de las VEINTICUATRO (24) horas siguientes al siniestro, al juez competente y a la autoridad administrativa de juzgamiento para la aplicación de la sanción legal que correspondiere.

(Artículo sustituido por Decreto N° 1716/08)

CAPITULO III

RECURSOS JUDICIALES

ARTICULO 74.- Sin Reglamentar

TITULO VIII

REGIMEN DE SANCIONES

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES

ARTICULO 75.- A los fines del inciso c) del artículo que se reglamenta para aquellas presuntas faltas y/o delitos que se verifiquen sin poder individualizar al conductor del vehículo involucrado en el hecho, se informará a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la matrícula y/o datos identificatorios del automotor con el objeto de que el citado organismo obtenga los datos faltantes. Cuando la notificación de la falta fuere dirigida al titular registral de la unidad y éste no fuere el conductor a cargo de vehículo infraccionado, deberá individualizar al mismo a requerimiento de la autoridad o en oportunidad del ejercicio de su derecho de defensa.

Demostrada tal circunstancia, la sentencia administrativa deberá recaer en la persona del conductor a tenor de lo establecido en los artículos 75 y 76 de la Ley N° 24.449. De no hacerlo será responsable directo por el pago de la multa.

(Artículo sustituido por Decreto N° 1716/08)

ARTICULO 76.- A los efectos de la aplicación del último párrafo del presente Artículo, las personas jurídicas son los responsables de individualizar a sus dependientes, presuntos infractores, debiendo responder al pedido de la autoridad dentro del plazo de 10 días hábiles a partir de la fecha de su notificación. El incumplimiento de la obligación de informar o de individualizar fehacientemente a sus dependientes, presuntos infractores, constituye falta grave de acuerdo a lo dispuesto por el Artículo 77 inciso g) de la presente Ley.

ARTICULO 77.- CLASIFICACIÓN. Constituyen faltas graves las siguientes:

a) Las conductas atentatorias a la seguridad del tránsito, violatorias de las disposiciones vigentes en la Ley N° 24.449 y su reglamentación, incluyendo la conducción de todo vehículo que cuente con un régimen de restricciones en su circulación por vías no autorizadas;

b) Sin reglamentar;

c) La inhibición, adulteración o modificación de los sistemas originales previstos para abatir las emisiones contaminantes;

d) La conducción de vehículos sin estar debidamente habilitados para hacerlo conforme lo previsto por la normativa vigente en la materia y en especial lo establecido en el artículo 40 de la presente reglamentación;

e) La falta de la documentación exigible, que es la prevista en la presente reglamentación y en cualquier otra norma expresamente establecida por la Autoridad de Aplicación;

f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente acreditado conforme lo establecido en el artículo 40 de la presente reglamentación.

g) Sin reglamentar;

h) Sin reglamentar;

i) Sin reglamentar;

j) Librar al tránsito público vehículos fabricados o armados en el país o importados, que no cumplan con los requisitos de seguridad activos y pasivos en virtud de la exigencia contenida en el Título V de la Ley N° 24.449, y su reglamentación, y no habiendo obtenido de la autoridad competente la correspondiente Licencia para Configuración de Modelo (L.C.M.), la Licencia de Configuración Ambiental (LCA) o el Certificado de Revisión Técnica Obligatoria (R.T.O.), según corresponda, que dé cuenta de su aptitud para circular conforme lo previsto por el artículo 34 de la presente reglamentación;

k) La circulación con transporte de vehículos de pasajeros o carga sin contar con la habilitación extendida por la autoridad competente o que teniéndola no cumpliera con lo allí exigido, en

particular, en lo relativo a la relación potencia peso y exceso en las dimensiones máximas reglamentarias.

l) El exceso de peso, provocando una reducción en la vida útil de la estructura vial, en la proporción que corresponda al peso y dimensión máxima vehicular permitida para cada configuración;

m) Sin reglamentar;

n) Sin reglamentar;

ñ) Circular en un mismo carril con una distancia entre vehículos que sea inferior a la distancia de seguridad mínima requerida. Esta distancia mínima es la que resulta de una separación en tiempo de DOS SEGUNDOS (2 s) a la velocidad de circulación del vehículo, con excepción de las unidades para transporte de carga cuya longitud supere los VEINTE METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (20,50 m), cuando circulen en rutas bidireccionales de ambos sentidos de circulación, en cuyo caso la separación será de CIEN METROS (100 m);

o) Sin reglamentar;

p) Transitar con un número de ocupantes superior al número de correajes o cinturones de seguridad del vehículo. Los correajes de seguridad que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo;

q) Conducir vehículos utilizando, en el habitáculo del conductor, auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video conocidos por sus siglas en inglés "VHF", "DVD" o similares, así como todo otro elemento que produzca distracción o requiera la atención sensitiva del conductor;

r) Conducir vehículos propulsados por el conductor que se encuentren establecidos en el presente régimen y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto;

s) Conducir motocicletas y/o todo vehículo para el cual el presente régimen requiera el uso obligatorio de casco reglamentario, cuando alguno de sus ocupantes no utilice el casco o no lo utilice correctamente colocado y sujetado, excepto aquellos vehículos que posean cabinas o jaulas anti vuelco;

t) Sin reglamentar;

u) Transitar con menores de DIEZ (10) años en asientos delanteros y/o sin dispositivos de retención infantil. Los menores deben ser siempre trasladados en el asiento trasero del vehículo y tener colocados el dispositivo homologado de retención infantil correspondiente a su peso y tamaño;

v) Sin reglamentar;

w) Sin reglamentar;

x) Conducir un vehículo sin el comprobante que acredite el cumplimiento de la Revisión Técnica Obligatoria, previsto en el artículo 34 de la presente reglamentación;

y) Conducir un vehículo sin el comprobante que acredite el cumplimiento de las prescripciones del artículo 40, inciso c), de la presente reglamentación.

(Artículo sustituido por Decreto N° 32/18)

ARTICULO 78.- Sin Reglamentar

ARTICULO 79.- Sin Reglamentar

ARTICULO 80.- Sin Reglamentar

ARTICULO 81.- Sin Reglamentar

ARTICULO 82.- Sin Reglamentar

CAPITULO II

SANCIONES

ARTICULO 83.- Cada jurisdicción provincial tipificará todas las faltas y sus correspondientes sanciones, dentro de los parámetros que fija la Ley y el Anexo 2 de la presente.

a) Sin reglamentar;

b) Sin reglamentar;

c) Sin reglamentar;

d) Los cursos de reeducación, se dictarán en establecimientos específicamente autorizados para ello, conforme con el punto 3 del Art. 10, por docentes habilitados, siendo el arancel a cargo del sancionado. En estos casos, los concurrentes deberán aprobar nuevamente los exámenes teóricos y teórico-prácticos, establecidos en los incisos a.4 y a.5 del Art. 14. La sustitución de la multa por este curso, sólo puede hacerse una vez al año.

ARTICULO 84.- Deberá entenderse por nafta especial la de mayor octanaje para vehículos particulares que fija el Automóvil Club Argentino, en la jurisdicción donde tenga su asiento la Autoridad de Juzgamiento. La determinación del valor de la U.F. será publicada en la página web de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y se actualizará bimestralmente.

(Artículo sustituido por Decreto N° 1716/08)

ARTICULO 85.- La reducción del VEINTICINCO por ciento (25%) en el pago voluntario se aplica sobre el valor mínimo de la multa de que se trate para la infracción específica.

ARTICULO 86.- ARRESTO.

a) Sin reglamentar.

b) Sin reglamentar.

c) Sin reglamentar.

d) En la penalidad dispuesta a la participación u organización, en la vía pública, de competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores, quedan comprendidos la totalidad de los vehículos automotores, sean automóviles, triciclos, cuatriciclos, cuatriciclos livianos, provistos o no con cabinas, y automotores antiguos de colección.

e) Sin reglamentar.

f) Sin reglamentar.

g) Sin reglamentar.

(Artículo reglamentado por Decreto N° 32/18)

ARTICULO 87.- Sin Reglamentar.

CAPITULO III

EXTINCION DE ACCIONES Y SANCIONES. NORMA SUPLETORIA

ARTICULO 88.- Sin Reglamentar.

ARTICULO 89.- Sin Reglamentar.

ARTICULO 90.- Sin Reglamentar.

TITULO IX

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y COMPLEMENTARIAS

ARTICULO 91.- ADHESION.- Sin reglamentar.

ARTICULO 92.- ASIGNACION DE COMETIDO.- Sin reglamentar.

ARTICULO 93.- AGREGADO AL CODIGO PROCESAL PENAL.- En las causas por infracción a los artículos 84 y 94 del Código Penal, las medidas cautelares, sus prórrogas y/o cualquier otra modificación, deben ser comunicadas inmediatamente al REGISTRO NACIONAL DE ANTECEDENTES DEL TRANSITO, en la forma de estilo.

ARTICULO 94.- VIGENCIA.- La presente reglamentación de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, entrarán en vigencia en la fecha establecida en el Art. 2 del Decreto que aprueba esta reglamentación.

ARTICULO 95.- DEROGACIONES.- Quedan derogados los Decretos números 1446/90, 209/92, 875/94 y 646 del 4 de mayo de 1995 y todas sus normas complementarias que se opongan a la presente reglamentación.

ARTICULO 96.- COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL.- El presente artículo se reglamenta en el apartado 9 del ANEXO T "SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL".

ARTICULO 97.- Sin reglamentar.